AVIONES DE GUERRA

58

EL COMBATE AEREO HOY

10058
9 788439 501701
22
DISANDES
215
SIN IVA

Zona de guerra: Mediterráneo

EE UU contra Libia: la chispa

Estados Unidos se ha visto implicado en incidentes bélicos incontables ocasiones, un precio aceptado por su influencia como superpotencia mundial. Pero ahora un grupo de naciones hostiles puede desafiarlo y hacerle ir demasiado lejos.

US Navy

Para la* US Navy *el libre acceso al Mediterráneo es vital. Los elementos de la Sexta Flota suelen realizar maniobras casi permanentemente en la zona y los aviones de las Alas Aéreas Embarcadas constituyen la vanguardia de su capacidad de ataque. Un cisterna KA-6D despega en apoyo de los cazas que patrullan en misiones de defensa de la Flota.

Durante siglos el Oriente Medio ha sido un verdadero campo de batalla y la religión se encontraba casi siempre en las raíces de las confrontaciones, pero la situación se ha convertido en extrema después de la Segunda Guerra Mundial con la fundación del estado de Israel en Palestina. Desde entonces, la guerra ha azotado con regularidad este problemático «punto caliente», casi siempre en la forma de ataques «preventivos» israelíes sobre sus divididos vecinos. Para Israel, el cordón umbilical de su pugna por sobrevivir ha sido Estados Unidos, que ha permanecido ligado a las implicaciones políticas y estratégicas que ello trae consigo: el suministro de grandes cantidades de material militar, ayuda económica general y un vital apoyo político en la esfera internacional.

Semejante ayuda ha granjeado para Estados Unidos un amplio sentimiento de desaprobación entre los países árabes, precio que se ha visto obligado a aceptar como consecuencia de su influencia en la región y sus intentos de dictar los acontecimientos. En algunas ocasiones esa desaprobación se ha convertido en una postura de enfrentamiento abierto en algunas naciones, a lo que ha respondido EE UU con un incremento de la presión económica y militar sobre las mismas. Y entre éstas destaca una en especial: el estado norteafricano de Libia del coronel Muammar el Gadaffi.

Gadaffi, promotor de la idea de una única y gran nación árabe, es un líder carismático cuyo odio hacia el estado de Israel no es menor que el que siente por el gran aliado norteamericano de éste, de quien dice que no cesa de humillar al mundo árabe.

Resulta curioso recordar que la ascensión al poder de Gaddafi, que se produjo mediante el derrocamiento del rey Idris en 1969, estuvo apoyada en cierta manera por EE UU. En esa época Libia albergaba varias bases militares británicas y estadounidenses, y Estados Unidos explotaba los vastos recursos petrolíferos libios merced a diversos acuerdos firmados con el rey Idris. Libia era considerada una nación aliada, pero las cosas tomaron un cariz bien diferente. Norteamericanos y británicos se quedaron sin sus establecimientos militares y los contratos petrolíferos hubieron de ser renegociados de manera que los beneficios generados por ellos revirtiesen principalmente sobre el pueblo libio.

Bajo la égida personal de Gadaffi, Libia se convirtió en un estado revolucionario basado en una filosofía panárabe e islámica. A raíz de la construcción de la nueva sociedad del pueblo se eliminó sumariamente toda empresa privada y se desmanteló todo vestigio de estructura social capitalista. En la esfera internacional, el apoyo del nuevo régimen libio a diversos movimientos revolucionarios proporcionó a Gadaffi pocos amigos y sí bastante repulsa, incluso entre las naciones árabes conservadoras. Libia se vio cada vez más aislada en el Mediterráneo Central, y Estados Unidos, que en tiempos había sido un aliado, decretó el embargo del material militar norteamericano encargado y pagado por Gadaffi. Pero la URSS acudió a llenar el vacío dejado por EE UU, y Libia se convirtió bien pronto en un socio económico y militar de los países del Este europeo.

Desde entonces existió una tregua no declarada entre EE UU y Libia. Prosiguieron las maniobras de elementos de la Sexta Flota, así como los vuelos de reconocimiento sobre las aguas jurisdiccionales y el territorio libio a cargo de los aviones de reconocimiento estadounidenses. Las fuerzas libias respondieron a la presencia militar norteamericana mediante la interceptación de los vuelos y el

La proyección de la fuerza es una característica esencial de ambas superpotencias, y los elementos navales de EE UU y la URSS son el símbolo más visible del poderío internacional. La Sexta Flota cubre una vasta zona de las aguas del mundo al este de EE UU, incluido el Mediterráneo. En la fotografía, el USS* Nimitz *y el* Dwight D. Eisenhower *de maniobras con buques de apoyo.

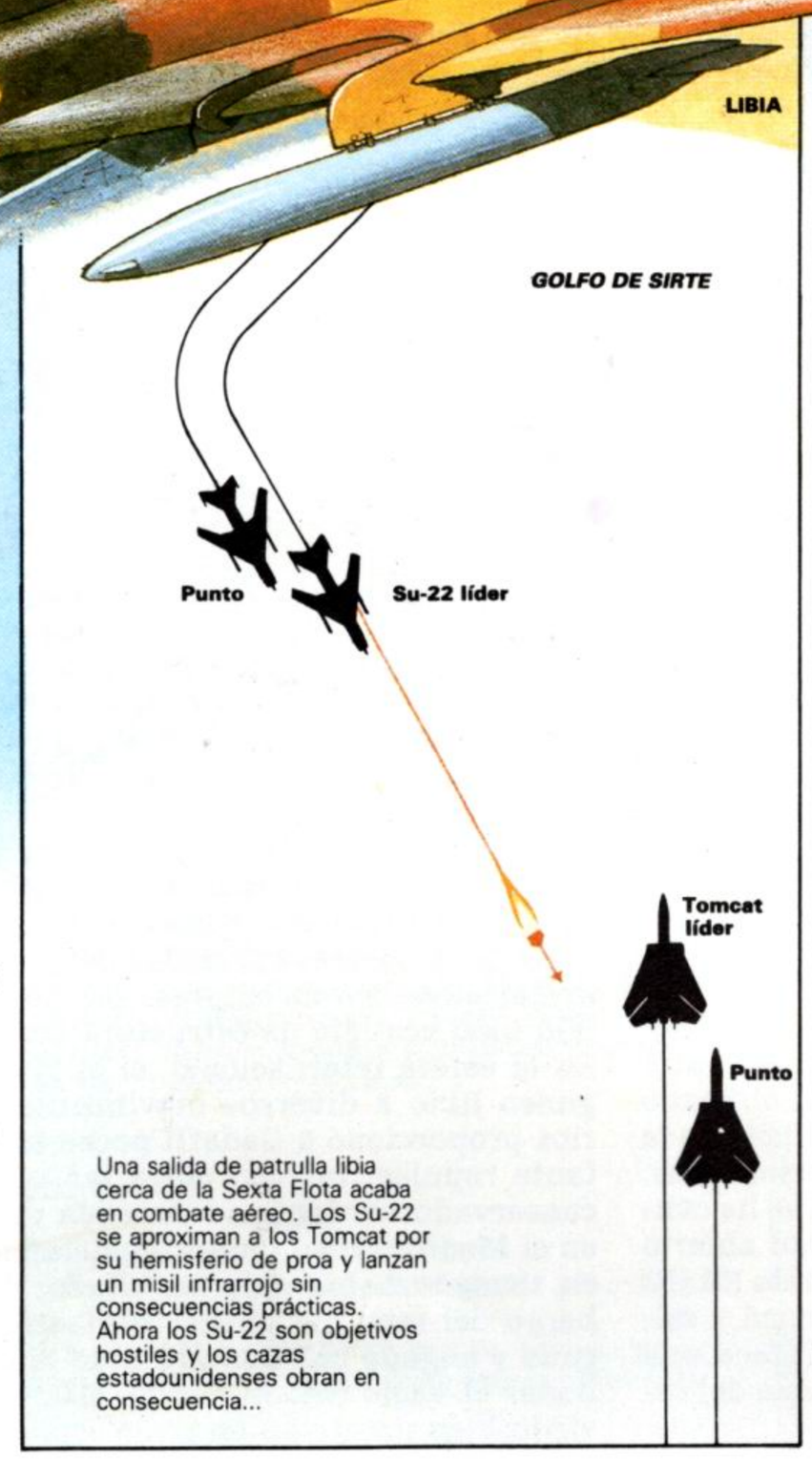
US Navy

Dos cazabombarderos Su-22 «*Fitter-J*» se aproximan a los F-14A Tomcat del VF-41 a gran velocidad. El avión líder libio dispara sin consecuencias un misil infrarrojo AA-2 «*Atoll*», al tiempo que su punto vira y pone rumbo a su base. El líder inicia inmediatamente maniobras evasivas, pero es demasiado tarde.

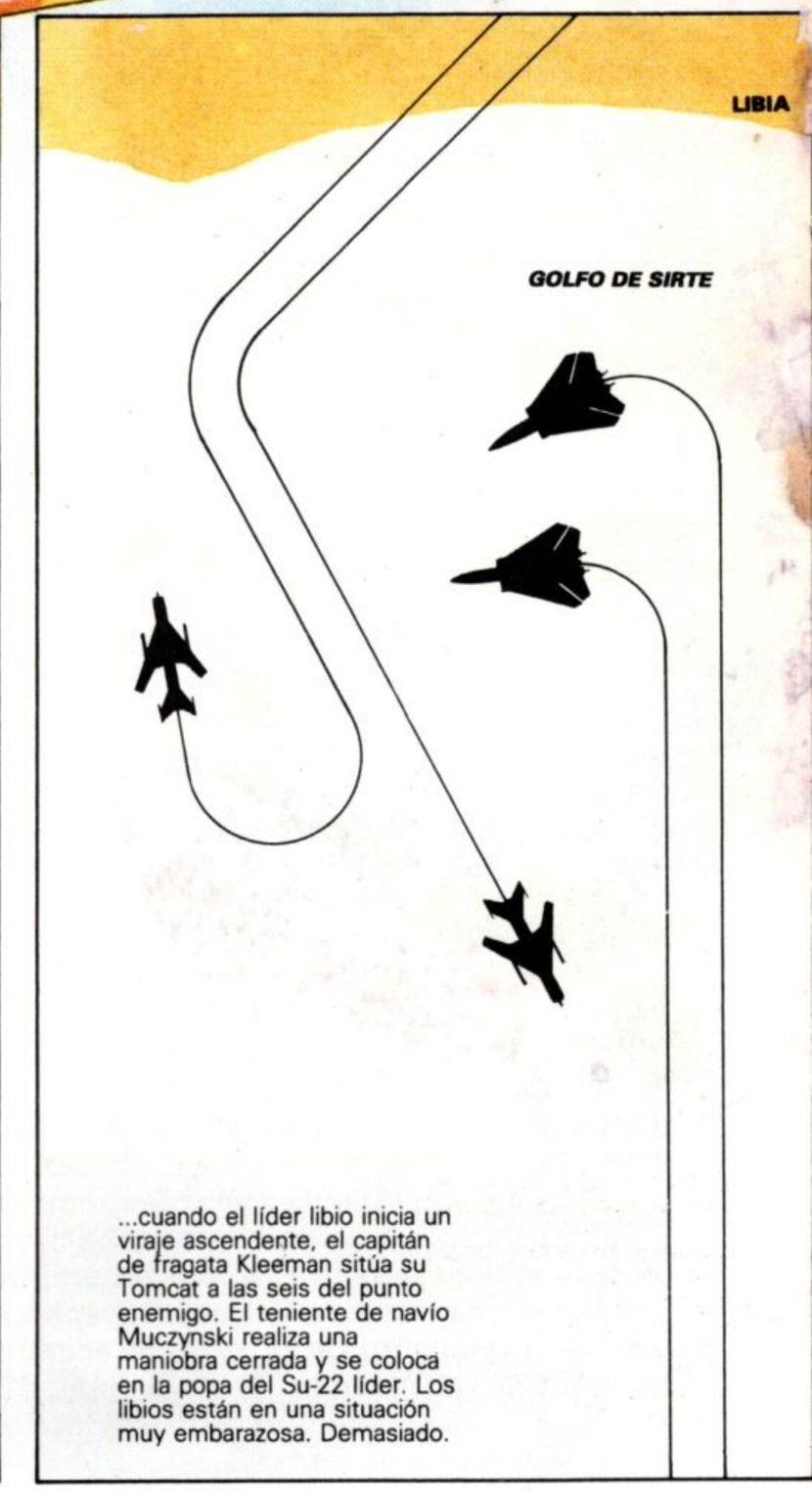
El incidente del golfo de Sirte

Durante el primer día de las maniobras de la Sexta Flota en el Mediterráneo, los aviones de defensa de la misma interceptaron diversos aviones libios. La reacción libia fue a veces tensa, a veces dócil; pero los pilotos estadounidenses no bajaron la guardia en ningún caso. No se produjo combate alguno.

El segundo día de las maniobras, el USS Nimitz lanzó dos F-14A Tomcat en una salida de patrulla de combate aéreo. El radar de éstos detectó dos aviones libios que se les aproximaban a unos 12 km. Un misil disparado por el avión líder libio (un Su-22) no tuvo consecuencias, pero se había dado un primer paso y los Tomcat reaccionaron ante la amenaza.



Una salida de patrulla libia cerca de la Sexta Flota acaba en combate aéreo. Los Su-22 se aproximan a los Tomcat por su hemisferio de proa y lanzan un misil infrarrojo sin consecuencias prácticas. Ahora los Su-22 son objetivos hostiles y los cazas estadounidenses obran en consecuencia...



...cuando el líder libio inicia un viraje ascendente, el capitán de fragata Kleeman sitúa su Tomcat a las seis del punto enemigo. El teniente de navío Muczynski realiza una maniobra cerrada y se coloca en la popa del Su-22 líder. Los libios están en una situación muy embarazosa. Demasiado.

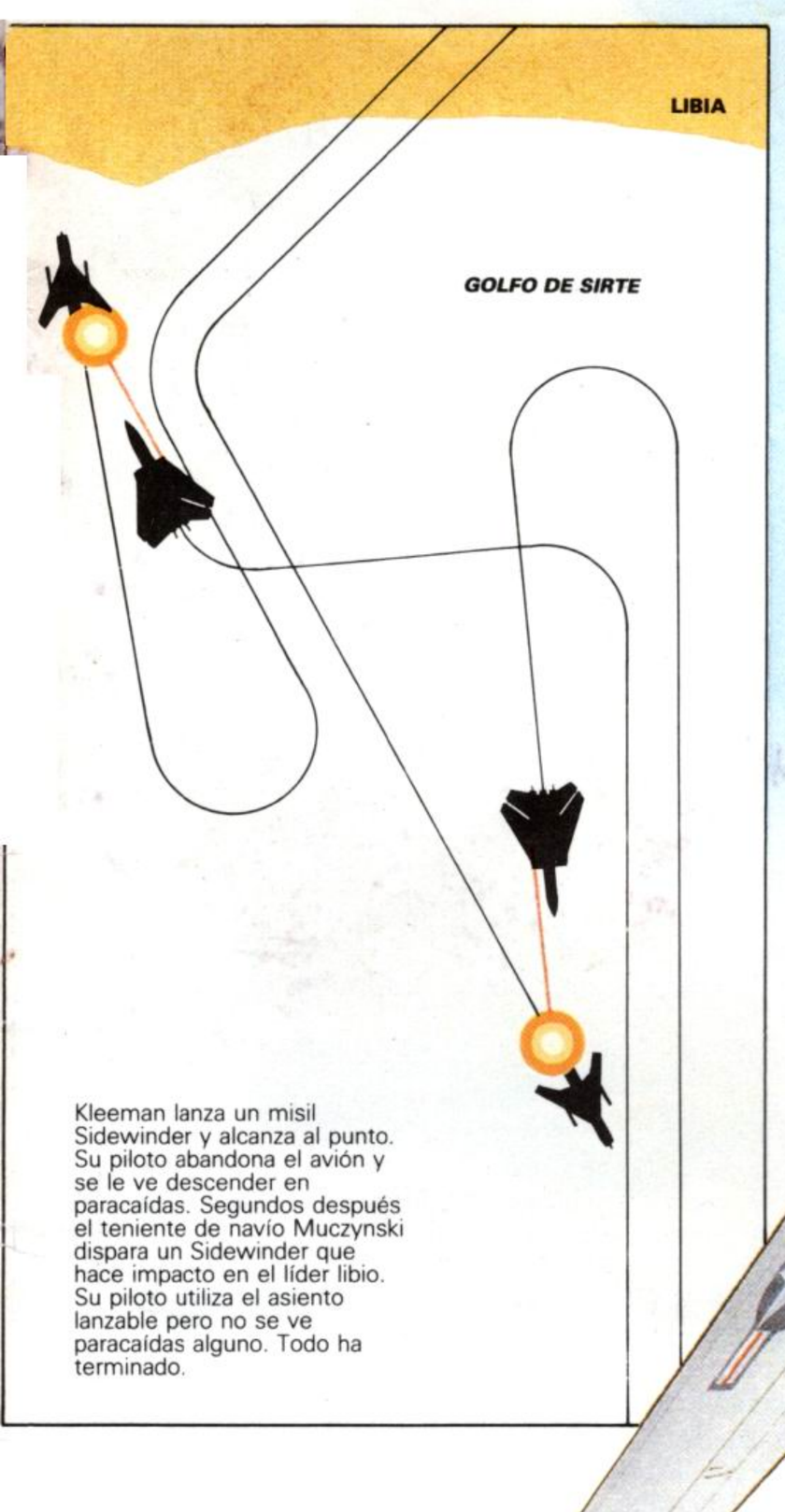
seguimiento de sus buques, en ocasiones con la colaboración de unidades de superficie soviéticas y barcos de espionaje electrónico. Pese a las tensiones existentes entre ambas naciones, no parecía que ese juego del «gato y el ratón» fuese a desembocar en un conflicto abierto, aunque en una ocasión 20 cazas libios escoltaron un avión de espionaje Boeing RC-135 de la USAF. La interceptación de los canales de comunicaciones libios sugirió que el RC-135 corría el peligro de ser derribado, ante lo que acudieron los cazas de la Sexta Flota, los aviones libios se retiraron y se evitó de este modo lo que podría haber sido un incidente de consecuencias imprevisibles.

Revés libio

Pero las cosas iban a cambiar y el anuncio de Gaddafi de que las aguas territoriales libias iban a ampliarse hasta abarcar la totalidad del golfo de Sirte puso en movimiento una sucesión de acontecimientos que iban a tener consecuencias dramáticas. Su pronunciamiento no fue aceptado por la mayor parte de las naciones occidentales y en él Estados Unidos vio una seria restricción a las maniobras de la Sexta Flota en el Mediterráneo. Continuó el despliegue de agrupaciones tácticas de portaviones de la *US Navy*, incluida la partida, el 3 de agosto de 1981, del portaviones de propulsión nuclear USS *Nimitz* de su base en la costa este de EE UU. Este buque y sus escoltas pusieron rumbo al Mediterráneo y se unieron al USS *Forrestal* en la ejecución de unas maniobras que debían culminar con el lanzamiento real de cinco misiles en una zona de pruebas que comprendia parte del golfo de Sirte.

El 18 de agosto ambos grupos de batalla se dirigieron al sur, hacia un punto a 62 millas (100 km) al norte de las costas libias. Como esperaba un incremento del interés libio (y soviético) en sus actividades, la *US Navy* estableció hasta siete zonas de patrulla de combate aéreo (CAP) que debían ser vigiladas por los cazas de defensa de la flota de los dos portaviones. Los F-14A Tomcat del *Nimitz* y F-4S Phantom II del *Forrestal* patrullaban al norte y al este, respectivamente, cuando aviones libios comenzaron a aproximarse a la zona desde sus bases en la costa del país. Los Tomcat y Phantom II interceptaron cada una de las patrullas libias, que solían consistir en dos aviones, MiG de diversos modelos o Mirage F1. Durante ese día se produjeron 35 interceptaciones sin incidentes aunque sí «amenizadas» con maniobras de combate cerrado. Los dos bandos se limitaron a hacer valer su presencia de una forma pacífica.

Al alba del 19 de agosto, dos F-14A del VF-41 despegaron del *Nimitz* para otra salida de rutina. Se dirigieron a la estación de patrulla n.° 4 y comenzaron a orbitar la zona asignada. Las cosas parecían tranquilas cuando los tripulantes comenzaban a pensar en la inminencia del obligado repostaje en vuelo. Pero de repente, cuando se hallaban en la parte más meridional de la zona de patrulla, el teniente de navío Dave Venlet, radarista del Tomcat pilotado por el capitán de fragata Hank Kleeman, descubrió un contacto en su pantalla, rumbo norte y dirigiéndose directamente hacia los



Kleeman lanza un misil Sidewinder y alcanza al punto. Su piloto abandona el avión y se le ve descender en paracaídas. Segundos después el teniente de navío Muczynski dispara un Sidewinder que hace impacto en el líder libio. Su piloto utiliza el asiento lanzable pero no se ve paracaídas alguno. Todo ha terminado.

El capitán de fragata Kleeman se sitúa en la popa del punto libio; el teniente de navío hace lo propio a las seis del Su-22 líder y le lanza un misil Sidewinder. No hay escapatoria para el avión libio: el misil le sigue y explosiona en su popa. En menos de un minuto, los cazas estadounidenses han derribado a los dos cazabombarderos hostiles.

Tomcat a gran velocidad y a su misma altura, de 6 100 m. Los dos Tomcat adoptaron de inmediato un dispositivo ofensivo, con Kleeman en calidad de líder «avistador» y el segundo avión, tripulado por los tenientes de navío Larry Muczynski (piloto) y Jim Anderson (radarista), como «tirador» situado 2 400 m más arriba y a una distancia horizontal de 3 200 m. De esta forma era difícil que un avión enemigo pudiese ver a ambos Tomcat.

Los aviones norteamericanos se dirigieron hacia los libios para interceptarlos. Kleeman confirmó el contacto visual a 12 km, seguido por Muczynski a 6 km. Ambos Tomcat pusieron sus motores en poscombustión Zona 5 para incrementar la velocidad de aproximación y en cuestión de segundos el líder viró a babor sobre los libios con una separación vertical de 150 m respecto de éstos. Se confirmó que eran dos Sukhoi Su-22 *«Fitter-J»*, un modelo interceptado habitualmente por los cazas de la *Navy*. Pero lo que debería haber sido una interceptación de rutina tomó un nuevo sesgo cuando el líder libio lanzó uno de sus misiles AA-2, que se dirigió hacia el segundo Tomcat pero se perdió sin más consecuencias. Tanto si el piloto libio lo había lanzado intencionadamente como por error, las consecuencias de ello iban a ser inmediatas y dramáticas. El Su-22 líder inició un viraje ascendente a babor, mientras que su punto se lanzó en otro pero horizontal y a estribor hasta cubrir 180° en un intento de escapar de los Tomcat. Pero para los tripulantes norteamericanos la batalla no había hecho sino empezar. En esos momentos Muczynski descendía, pero maniobró cerrado y consiguió acercarse al líder libio mientras éste ascendía. Por su parte, Kleeman adivinó la intención del punto libio y consiguió situarse a 40° en la cola de éste y a unos 1 200 m de distancia.

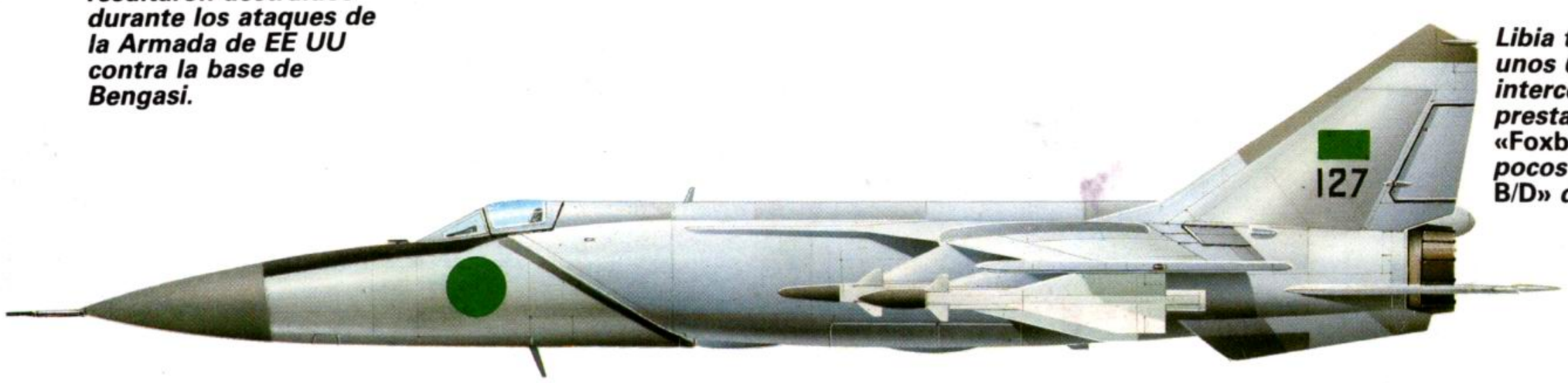
Cuando el Su-22 cruzó el sol, Kleeman esperó con el dedo sobre el botón *«Fire»* antes de lanzar un único misil aire-aire infrarrojo AIM-9L Sidewinder desde su soporte de armas 1A. El misil hizo impacto sin remisión en su objetivo, la cola del avión libio, del que saltaron múltiples fragmentos a raíz de la explosión. El Sukhoi quedó sin control y comenzó a picar. Su piloto se lanzó y se le vio descender colgado del paracaídas.

Para el Sukhoi líder las cosas no iban mejor. Muczynski le siguió mientras completaba su viraje ascendente y ponía rumbo nor-noroeste. Situado

Cazas libios

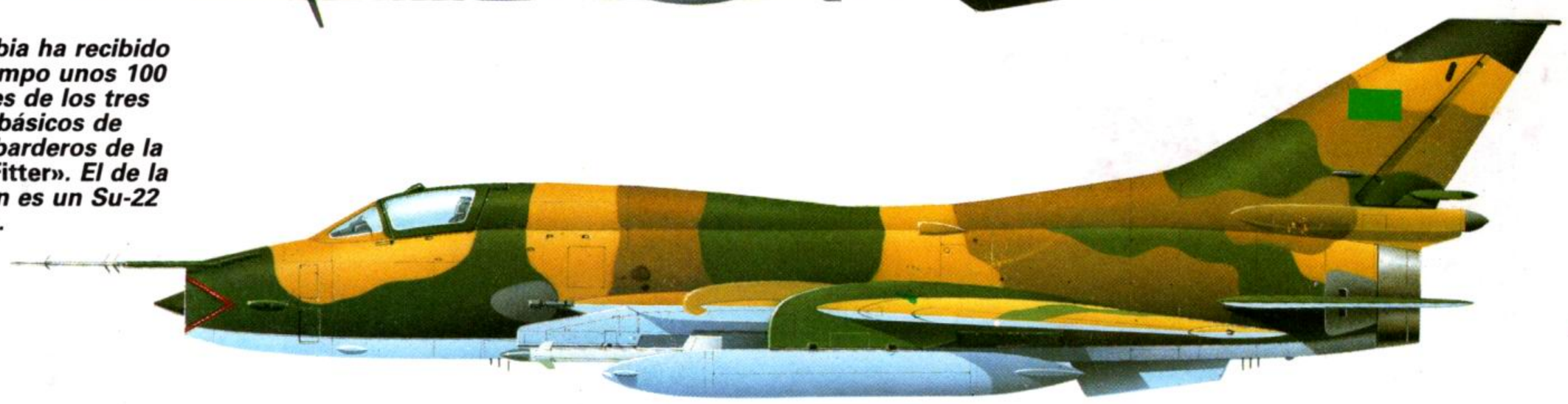
Después de la ruptura de relaciones entre EE UU y Libia, el coronel Gadaffi buscó una fuente de suministro militar en otras latitudes y la encontró en la Unión Soviética.

El modelo de exportación típico del caza MiG-23 es el «Flogger- E». Libia posee una cantidad sustancial de aviones de este tipo, aunque algunos de ellos resultaron destruidos durante los ataques de la Armada de EE UU contra la base de Bengasi.



Libia tiene en servicio unos 60 ejemplares del interceptador de altas prestaciones MiG-25 «Foxbat-A» y unos pocos MiG-25R «Foxbat-B/D» de reconocimiento.

Abajo: Libia ha recibido con el tiempo unos 100 ejemplares de los tres modelos básicos de cazabombarderos de la familia «Fitter». El de la ilustración es un Su-22 «Fitter-J».



perfectamente a las seis en punto del avión libio y a 800 m de distancia, siguió el mismo procedimiento que en el derribo anterior y lanzó un único AIM-9L desde su soporte 1A. En una fracción de segundo la popa del Su-22 se convirtió en una enorme bola de fuego. Muczynski obligó a su Tomcat a realizar una fuerte trepada a 6 *g* para evitar los fragmentos de su víctima y, en invertido, vio como lo que quedaba de ésta se precipitaba hacia el mar. El piloto libio se eyectó, pero no se vio paracaídas alguno.

Los Tomcat se reunieron y regresaron al Nimitz. Desde el lanzamiento del AA-2 libio hasta la explosión del segundo Su-22 habían transcurrido apenas 45 segundos: un encuentro breve pero que iba a tener repercusiones nada desdeñables. Habían quedado atrás las amenazas mutuas y se había llegado al enfrentamiento militar directo. Lo que pudiese suceder a partir de ahora era un misterio. Libia dijo que iba a atacar con misiles bases estadounidenses en Grecia, Italia y Turquía, pero no se pasó de las palabras.

Las dos tripulaciones que derribaron a los Sukhoi libios posan frente a la insignia del escuadrón VF-41 «Black Aces» después de los dramáticos combates sobre el golfo de Sirte. De izquierda a derecha, el teniente de navío Dave Venlet, el capitán de fragata Hank Kleeman y los tenientes de navío Larry Muczynski y Jim Anderson.

US Navy

Objetivo: Estados Unidos

Los sucesos del 19 de agosto de 1981 sobre el golfo de Sirte supusieron un punto de inflexión en la confrontación entre EE UU y Libia. La primera se convirtió a partir de entonces en el blanco de un creciente número de ataques llevados a cabo por grupos terroristas árabes, a veces de origen palestino. Desde la masacre de unos 200 infantes de marina en Beirut a la ejecución a sangre fría de un marinero a bordo de un avión comercial secuestrado, además de numerosas acciones contra su cuerpo diplomático por todo el mundo, Estados Unidos padeció el odio extremista árabe de la forma más brutal. Para la administración Reagan el fenómeno del terrorismo internacional dirigido contra sus intereses y ciudadanos era completamente inaceptable, pero todavía podía resultar peor a largo plazo la que parecía ser incapacidad estadounidense de réplica a tal hostigamiento. Estados Unidos debía hacer algo al respecto, y hacerlo pronto.

La administración de EE UU estaba convencida de que detrás de la larga lista de ataques terroristas estaba el espectro de Gadaffi. Los servicios secretos norteamericanos divulgaron que en Libia había unos 34 campos de instrucción para terroristas y, muchas veces, también los cuarteles generales de organizaciones extremistas. Para los estadounidenses estaba claro que tales grupos recibían apoyo económico y armas con la complicidad de Gadaffi, todo ello como parte de su «lucha revolucionaria».

Mientras tanto, Estados Unidos se limitaba a dar tiempo al tiempo. Convencido de que debía actuar contra los terroristas y sus aliados en potencia, EE UU se dedicaba sobre todo a recoger posibles evidencias que pudiesen implicar a Gadaffi en los ataques contra los intereses estadounidenses. Aunque se era consciente de que Libia no iba a ser el único responsable de todo ello (se sabía perfectamente que había otros países empeñados en el apoyo de movimientos extremistas revolucionarios, Irán por ejemplo), Gadaffi era el más belicoso en cuanto a exhortaciones anti-estadounidenses, aunque aislado políticamente y militarmente vulnerable. A partir de ese momento, y en el marco de una nueva actitud en su política internacional, la administración Reagan declaró a Gadaffi enemigo público número uno.

Un primer indicio de la nueva actitud norteamericana frente al terrorismo se produjo en octubre de 1985, cuando los servicios secretos y la *US Navy* aunaron esfuerzos para llevar a cabo la interceptación de un avión comercial egipcio que llevaba a bordo a los secuestradores del paquebote italiano *Achille Lauro* hacia Tunicia. Esos hombres eran responsables del asesinato de un inválido de nacionalidad norteamericana, que había sido arrojado por la borda. La confirmación de este crimen, seguida por la perspectiva de que sus autores pudiesen quedar en libertad en Tunicia, exhasperó los ánimos de la administración Reagan. El Boeing 737 fue interceptado por cazas F-14 Tomcat apoyados por un EA-6B Prowler que interfirió las comunicaciones del avión comercial y por un aparato de mando y control E-2C Hawkeye que coordinó la operación. Se obligó al 737 a aterrizar en la base estadounidense de Sigonella, en Sicilia, donde los secuestradores fueron detenidos por las autoridades italianas para su enjuiciamiento y posterior encarcelación.

Pero, en respuesta a la nueva política estadounidense de contestar al terrorismo con los argumentos de su formidable arsenal militar, los extremistas sumaron a la larga lista de atentados contra los intereses y ciudadanos de EE UU un ataque indiscriminado contra los pasajeros que esperaban en las terminales de El Al (la aerolínea de bandera israelí) en los aeropuertos de Roma y Viena, el 27 de diciembre de 1985. Usaron subfusiles, pistolas y granadas para dar muerte a 15 personas, algunas de ellas de nacionalidad norteamericana, incluso a una niña de 11 años a la que dispararon a quemarropa. La estupefacción mundial ante esta masacre fue mayor cuando Libia afirmó que tales ataques habían sido «operaciones heroicas».

Escalada

Para Estados Unidos ello fue la evidencia última de que se había convertido en un importante objetivo terrorista y le dio argumentos adicionales en contra de Gaddafi. Por lo menos cuatro de los pasaportes que utilizaron los terroristas eran tunecinos, pero después los servicios secretos informaron que habían sido confiscados a trabajadores inmigrantes de esa nacionalidad por las autoridades libias y suministrados a los terroristas palestinos. Ahora EE UU disponía de una evidencia clara de la implicación libia y podía actuar en consecuencia. Una petición de sanciones económicas y políticas contra Libia encontró muy poco eco entre los aliados europeos de EE UU, país que ya había suspendido sus operaciones comerciales con el régimen de Gadaffi en 1981, a raíz del combate sobre el golfo de Sirte.

Se elaboró una lista de objetivos potenciales junto con una relación de los recursos militares disponibles ante cualquier eventualidad. Se sostuvieron contactos altamente secretos con Israel y Egipto en torno a la posibilidad de operaciones militares conjuntas, pero estos contactos diplomáticos a bajo nivel no dieron fruto. Ambas naciones eran muy conscientes de los riegos que podían asumir en el caso de que diesen apoyo a un ataque contra Libia: en el caso de sus respectivos líderes políticos, ello significaría firmar sus propias sentencias de muerte. Estados Unidos debía arreglarse por sí solo y con el cuidado necesario para que ninguna de sus acciones pudiese tener un resultado contraproducente. Deberían evitarse las bajas en-

La atención del mundo se centró en las actuaciones de los cazas y aviones de ataque de la Sexta Flota, pero hubo aparatos de apoyo, como el EA-6B Prowler, que tuvieron una participación muy destacada. Para interceptar al Boeing 737 egipcio que llevaba a los secuestradores del* Achille Lauro *uno de estos aviones de guerra electrónica se dedicó a interferir todas las comunicaciones del aparato comercial.

***Un F-14A Tomcat del VF-102* «Diamondbacks» *se dispone a despegar del USS* America, *uno de los tres portaviones de la Sexta Flota que lanzaron aviones contra objetivos libios dentro de la operación* «El Dorado Canyon».**

tre los civiles y, si iban a atacarse campos de entrenamiento de terroristas, sólo deberían serlo aquellos relacionados directamente con actividades contra los intereses estadounidenses. Además, existía el problema no menos importante de la presencia en el país de técnicos y asesores militares soviéticos.

Gradualmente tomó forma un plan de acción, pero la administración sólo necesitaba ahora la manera de justificarse ante el mundo. A finales de enero de 1986, Gadaffi dio a los estadounidenses el pretexto perfecto para una operación militar abierta. Tras haber ampliado la extensión de las aguas territoriales libias, Gadaffi estableció la que llamó «Línea de la Muerte» en el golfo de Sirte desde un punto situado justo al sur de Trípoli hasta Bengasi, y advirtió que su violación por parte de buques o aviones estadounidenses sería contestada por la inmediata destrucción de éstos. Como esta expansión fue rechazada por las instancias marítimas internacionales, Estados Unidos dispuso de justificación para cruzar esa línea dentro de la legalidad vigente y atacar cualquier buque de superficie, avión o base de misiles libios que amenazase las leyes de libre navegación. Este suceso había puesto la espoleta a la bomba, que se haría detonar cuando la ocasión fuese propicia.

En febrero de 1986 se aprobó la operación *«Prairie Fire»*. Su intención era provocar a Libia para que respondiese a la presencia de fuerzas estadounidenses, y así dar a Gaddafi una lección que no olvidase. Tres agrupaciones tácticas de portaviones llevarían a cabo funciones rutinarias de entrenamiento y cruzarían la Línea de la Muerte. Se permitiría a la Sexta Flota defenderse si los libios optaban por la agresión, pero en el caso de un ataque generalizado libio la respuesta norteamericana debería dirigirse contra una lista de objetivos militares y económicos, y sólo después de conseguirse autorización expresa de Washington. La presión se ejercería mediante 32 días consecutivos de incursiones no anunciadas en el espacio aéreo al sur de la línea, lo que debería tener a la Fuerza Aérea libia en alerta máxima constante. El 14 de marzo se dio luz verde a la operación *«Prairie Fire»* y a continuación comenzó a reunirse al largo de las costas libias una imponente agrupación de tres portaviones, 27 buques de apoyo y unos 200 aviones. ¿Cómo iba a reaccionar Gadaffi?

Fatalmente, la situación degeneró hacia las hostilidades abiertas en las primeras horas del 24 de marzo. A las 07,52 (hora local) se dispararon dos misiles SA-5 *«Gammon»* desde un emplazamiento costero contra aviones de la *US Navy* que operaban sobre el golfo de Sirte. Ambos misiles fallaron. Más tarde, dos interceptadores MiG-25 *«Foxbat-A»* que se aproximaban a unos aviones navales fueron rechazados por los F-14 Tomcat de patrulla. A lo largo del día se produjeron más lanzamientos de misiles SA-5 y SA-2 *«Guideline»*, todos ellos sin consecuencias.

A las 14,26 la *US Navy* pasó al contraataque. Dos A-6E/TRAM Intruder armados con misiles antibuque AGM-84A Harpoon y bombas de racimo Rockeye destruyeron una lancha rápida de ataque «Combattante IIG» (armada con cuatro misiles Otomat) de la Armada libia. Cuarenta minutos más tarde dos A-7E Corsair II atacaron y dejaron fuera de uso un emplazamiento costero de misiles SA-5 en Surt mediante misiles AGM-88A HARM. A las 16, 15 horas, otros dos A-6E dañaron una corbeta lanzamisiles de la clase «Nanuchka II», que consiguió regresar a puerto. Al atardecer, el USS *Yorktown*, un crucero lanzamisiles de la clase «Ticonderoga», dio cuenta, con dos misiles Harpoon, de otra «Combattante IIG». A esta acción siguió otro ataque de los A-7E contra un emplazamiento costero de SA-5. La *US Navy* llevaba ahora la voz cantante y puso fin a la operación en las primeras horas del 25 de marzo, cuando sus Intruder dañaron de consideración una segunda «Nanuchka II». Posteriormente se vieron unidades de salvamento libias en busca de supervivientes.

De acuerdo a fuentes oficiales del Pentágono, «por lo menos seis, aunque no más de doce» misiles habían sido disparados por los libios contra aviones estadounidenses. Cuatro buques de la Armada libia habían sido destruidos o dañados, y uno (posiblemente dos) emplazamientos SAM habían sido inutilizados. En ningún momento las fuerzas estadounidenses estuvieron a menos de las 40 millas naúticas (75 km) de las que se reconocen internacionalmente como aguas territoriales libias, de modo que todos los ataques se ejecutaron desde distancia de seguridad.

Estados Unidos, ahora orgulloso de su poderío militar, estaba seguro de que Gadaffi había entendido bien el mensaje. Pero en las primeras horas del sábado 5 de abril, una bomba puesta por terroristas palestinos destruyó la discoteca berlinesa *La Belle*, muy frecuentada por militares norteamericanos. Fue un milagro que sólo hubiese dos muertos (uno de ellos, un sargento del Ejército de EE UU), pero se registraron hasta 230 heridos, incluidos 79 militares estadounidenses.

Continúa en el próximo número

Preparativos para entrar en acción. Aviones de ataque medio A-6E Intruder son emplazados en la cubierta de vuelo del USS Coral Sea antes de ser armados con bombas de racimo Rockeye y misiles antibuque Harpoon. La Armada libia sufrió en sus carnes los embates de estos aparatos estadounidenses.

US Navy

Los otros F-15

El rugido de los posquemadores de cuatro motores rasgó el silencio del desierto al despegar una pareja de McDonnell Douglas F-15 Eagle hacia otra misión. No es una salida de adiestramiento sobre Arizona, sino la partida hacia el combate de dos cazas de Israel, uno de los tres clientes de exportación que puede disfrutar de las excelentes actuaciones del F-15.

IDF

Sus prestaciones han hecho del McDonnell Douglas F-15 Eagle una leyenda viva. Una gran reserva de potencia, una fabulosa maniobrabilidad y una visibilidad casi perfecta han permitido a sus pilotos demostrar las cualidades de este avanzado avión de combate.

Aunque los planes de la *US Air Force* prevén en la actualidad la compra de casi un millar de McDonnell Douglas F-15 Eagle y, a pesar de que este caza comienza ya a emular a su ilustre antecesor, el Phantom, en sus capacidades polivalentes, parece improbabable que consiga el mismo éxito de exportación.

Hasta ahora sólo tres fuerzas aéreas extranjeras han optado por la compra del avión, una situación provocada probablemente por el hecho de que el Eagle se concibió y desarrolló inicialmente como un caza puro de superioridad aérea. La rica en recursos petrolíferos Arabia Saudí se encuentra, naturalmente, en situación de poder adquirir más o menos cuanto necesita para equipar a sus fuerzas armadas, mientras que la omnipresente preocupación japonesa acerca de las aplicaciones exclusivamente defensivas del material que adquiere fue la verdadera responsable de la compra de los F-15, un avión que parece cortado a medida para las necesidades de la FADAJ.

Israel, por otra parte, no dispone de los medios para financiarse fácilmente la compra de las máquinas de McDonnell Douglas y su enorme presupuesto de defensa es una de las cargas más importantes de la ya alta tasa de impuestos que padecen sus ciudadanos. Sin embargo, el hecho de que se mantiene casi permanentemente en estado de guerra le obliga a comprar el mejor material que pueda y de ahí la decisión de adquirir F-15.

De hecho la Fuerza de Defensa de Israel/ Fuerza Aérea fue la primera en comprar el Eagle, del que recibió un lote inicial de tres aviones ya en diciembre de 1976. Anticipo de un pedido de 25 ejemplares (que comprendía 23 monoplazas F-15A y dos biplazas F-15B), estos tres aviones y uno entregado algo después eran de hecho ejemplares reconstruidos tomados del lote del año fiscal 1972 destinado a pruebas y desarrollo, mientras que el resto del pedido se realizó con aviones de construcción de serie.

Desde entonces, la FDI/FA ha solicitado otros 26 Eagle más en dos lotes separados (de 15 y 11) y, aunque se sabe poco de estas entregas, parece que actualmente utiliza unos 40 aviones. Con respecto a las compras más recientes, el primer grupo se supone que lo constituyen sólo monoplazas F-15C mientras que los siguientes podrían haber incluido uno o dos ejemplares del biplaza F-15D para complementar a los F-15B en el adiestramiento de pilotos.

Eagle en acción

Los pilotos israelíes fueron los primeros en emplear el Eagle en combate, un hecho que tuvo lugar en junio de 1979 al encontrarse seis F-15 y una pareja de IAI Kfir con una fuerza superior de Mikoyan-Gurevich MiG-21 sirios, con el resultado aparente de seis aviones enemigos destruidos sin ninguna pérdida. En este encuentro se emplearon los misiles AA AIM-7 Sparrow y AIM-9 Sidewinder para conseguir la ventaja, aunque en otros combates hubo que recurrir al cañón integrado M61 Vulcan de 20 mm. A las tres armas se le debe parte del éxito.

Unos meses después, en setiembre de 1979, el Eagle obtuvo nuevamente la superioridad al destruir cuatro MiG-21 durante una misión de CAP superior sobre los RF-4E Phantom atareados en una misión de reconocimiento. En los combates sobre el valle de Bekaa, en 1982, los pilotos israelíes de F-15 reclamaron 40 victorias sobre los MiG-21 y MiG-23 sirios. También han declarado algunas veces el derribo de MiG-25.

Como en el caso de las cantidades, las unidades en que se encuadran y las bases desde las que operan, la FDI/FA se ha mostrado poco explícita acerca de las tácticas y armas empleadas en tales encuentros. No obstante, aunque los pocos datos que se han filtrado parecen confirmar la corrección del diseño de McDonnell Dou-

Una y otra vez la Fuerza Aérea de Israel ha demostrado su superioridad sobre sus oponentes árabes, gracias sobre todo al empleo del F-15 Eagle. El ejemplar de la fotografía lleva en la proa cuatro símbolos de derribo de sendos aviones sirios y el nombre Azote de los Cielos.

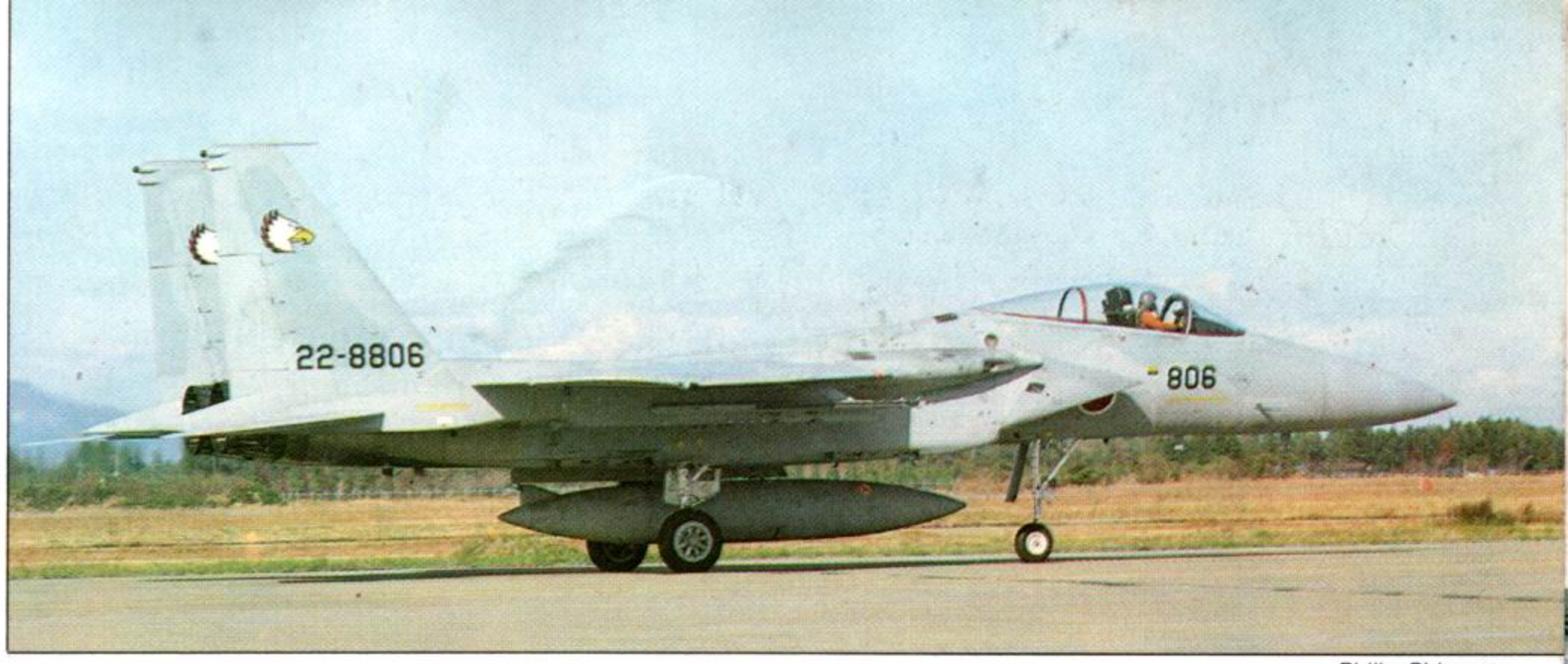
AF

glas, la mayoría de los encuentros degeneraron rápidamente en situaciones de combate en maniobra cerrada en las que la impresionante maniobrabilidad del Eagle le permitía situarse pronto en posición ventajosa para emplear el cañón o sus misiles de guía térmica de corto alcance.

El segundo usuario de ultramar que optó por el Eagle fue Japón y su elección de este destacado caza en diciembre de 1976, señaló el final de una prolongada evaluación que llegó a considerar hasta 13 candidatos en varias ocasiones.

El continuado estudio condujo finalmente a la selección del Eagle como el caza que mejor se adaptaba a las exigencias japonesas, y la intención inicial de compra abarcaba un total de 123 aviones (109 F-15J y 14 F-15DJ) para ser encuadrados en cinco escuadrones. Las consideraciones financieras forzaron finalmente a recortar el programa y el contrato inicial cubrió 88 monoplazas y doce biplazas al tiempo que se acordaba asimismo que la mayoría de ellos serían construidos en el propio Japón por Mitsubishi Heavy Industries en Komaki. Posteriores aumentos han hecho crecer la cifra de las adquisiciones previstas mientras que la finalización de un programa quinquenal de defensa iniciado en 1986 podría resultar en que se adquiriesen como mínimo 186 aviones para unos siete escuadrones. Al menos 20 aviones de este total serán biplazas de adiestramiento en combate F-15DJ.

El 4 de junio de 1980 abandonaba el suelo por vez primera desde St Louis el primer F-15J para ser entregado oficialmente a los representantes de la FADAJ el 15 de julio en la base aérea de Luke, Arizona, donde en compañía del segundo F-15J permanecería durante algunos meses utilizado en distintas pruebas de armas y otras tareas. Eventualmente, en marzo de 1981, ambos aviones serían trasladados en vuelo a Japón y asignados al Ala de Pruebas Aéreas de la base aérea de Gifu, adonde se le reunirían más tarde algunos otros, ya fabricados por Mitsubishi, y uno o dos biplazas.



Philip Chinnery

Refuerzo sustancial de la capacidad de defensa aérea de las islas que constituyen Japón, la fuerza de aviones F-15 en servicio y pedidos puede equipar un total de siete escuadrones de primera línea. Este ejemplar luce la cabeza de águila que identifica al 204 Hikotai.

Guerreros modernos sobre las ruinas de Massada; este cuarteto de F-15 israelíes es un ejemplo del formidable potencial aéreo de que dispone la nación hebrea.

McDonnell Douglas

Presentador frontal
Es de la propia McDonnell Douglas y tiene diversos modos de presentación de la información: tiro aire-aire de cañón y misiles, uno automático aire-suelo y uno como éste pero que muestra un modo de impacto contínuo

Retrovisor
La cubierta del Eagle proporciona un excelente sector visual, pero incorpora un espejo retrovisor para cubrir la zona de las seis en punto, tradicionalmente vulnerable

Antena ADF
La antena del ADF (*automatic direction finder*, goniómetro automático) se halla debajo de este registro de acceso. El ADF es una ayuda que depende de estaciones en tierra y, por tanto, es de uso limitado en condiciones bélicas

Radomo
Se abre hacia estribor y es muy resistente a los impactos de aves y a la erosión de la lluvia. El extremo delantero no está pintado

Radar
Es un Hughes APG-63X y forma el corazón del sistema de armas del F-15. Es un equipo de pulsos doppler con tres modos de recurrencia (PRF, por frecuencia de repetición de pulsos): baja para cartografía del terreno, media para emplear contra objetivos en movimiento y alta si se quiere capacidad lejana (de 150 km). Las señales de radar son procesadas numéricamente para minimizar el empastamiento. La antena, bastante grande para lo normal en un caza, incorpora los menudos dipolos del transceptor de IFF Hazeltine AN/APX-76

Cabina delantera
La del F-15D es idéntica a la del monoplaza, con aviónica en estado sólido y presentación digital. Una de sus características principales es la pantalla de situación vertical Sperry Flight Systems, que proporciona información radar, electroóptica y de altitud al piloto en un gran tubo de rayos catódicos. Su lectura está controlada por un computador para que sea posible en cualquier condición de luz

Sonda pitot

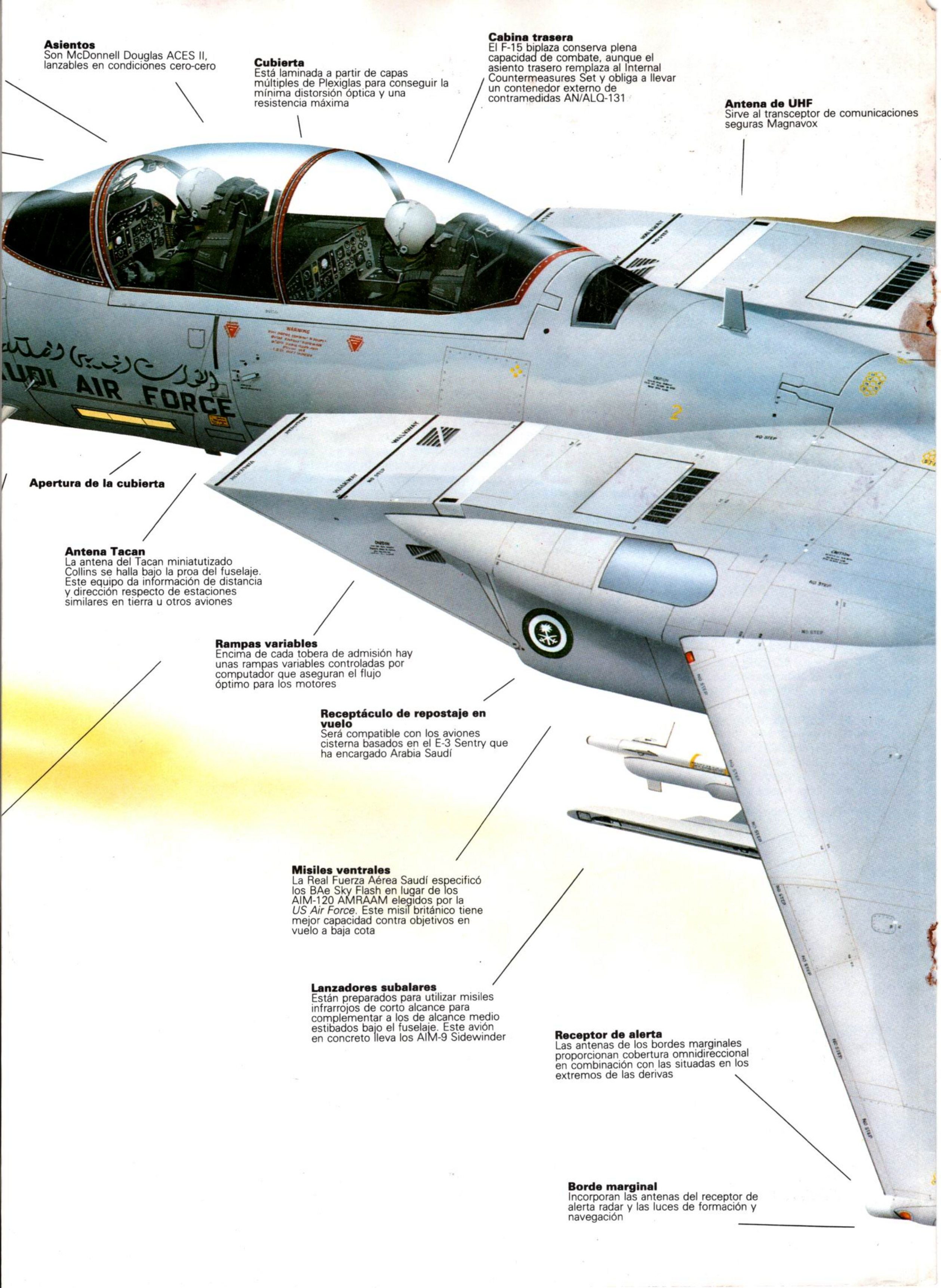
Sonda de ángulo de ataque
Es de la firma Teledyne Avionics y mide el ángulo de la cuerda alar en relación al flujo, y transmite los datos a los instrumentos de vuelo

Cabeza
El misil AIM-9P tiene una cabeza de combate de 10 kg, rompedora y de deflagración anular

Buscador
La proa del misil contiene un telescopio giroestabilizado que capta las emisiones infrarrojas del objetivo y las concentra en una célula sensitiva, que convierte el calor en una corriente eléctrica que controla las derivas del misil

Tobera de admisión
La sección delantera de la tobera de admisión de los motores actúa hidráulicamente accionada por un computador de abordo y responde automáticamente a variables tales como el ángulo de ataque, la velocidad del aire y la densidad/altitud. Estas toberas de admisión son eficaces incluso a elevados ángulos de ataque, y su tamaño hace que actuen como unos planos canard auxiliares, lo que mejora las prestaciones de los estabilizadores

McDonnell Douglas F-15D
13.° Escuadrón
Real Fuerza Aérea Saudí
Base Aérea Rey Abdul Aziz/Dhahran



Asientos
Son McDonnell Douglas ACES II, lanzables en condiciones cero-cero

Cubierta
Está laminada a partir de capas múltiples de Plexiglas para conseguir la mínima distorsión óptica y una resistencia máxima

Cabina trasera
El F-15 biplaza conserva plena capacidad de combate, aunque el asiento trasero remplaza al Internal Countermeasures Set y obliga a llevar un contenedor externo de contramedidas AN/ALQ-131

Antena de UHF
Sirve al transceptor de comunicaciones seguras Magnavox

Apertura de la cubierta

Antena Tacan
La antena del Tacan miniatutizado Collins se halla bajo la proa del fuselaje. Este equipo da información de distancia y dirección respecto de estaciones similares en tierra u otros aviones

Rampas variables
Encima de cada tobera de admisión hay unas rampas variables controladas por computador que aseguran el flujo óptimo para los motores

Receptáculo de repostaje en vuelo
Será compatible con los aviones cisterna basados en el E-3 Sentry que ha encargado Arabia Saudí

Misiles ventrales
La Real Fuerza Aérea Saudí especificó los BAe Sky Flash en lugar de los AIM-120 AMRAAM elegidos por la *US Air Force*. Este misil británico tiene mejor capacidad contra objetivos en vuelo a baja cota

Lanzadores subalares
Están preparados para utilizar misiles infrarrojos de corto alcance para complementar a los de alcance medio estibados bajo el fuselaje. Este avión en concreto lleva los AIM-9 Sidewinder

Receptor de alerta
Las antenas de los bordes marginales proporcionan cobertura omnidireccional en combinación con las situadas en los extremos de las derivas

Borde marginal
Incorporan las antenas del receptor de alerta radar y las luces de formación y navegación

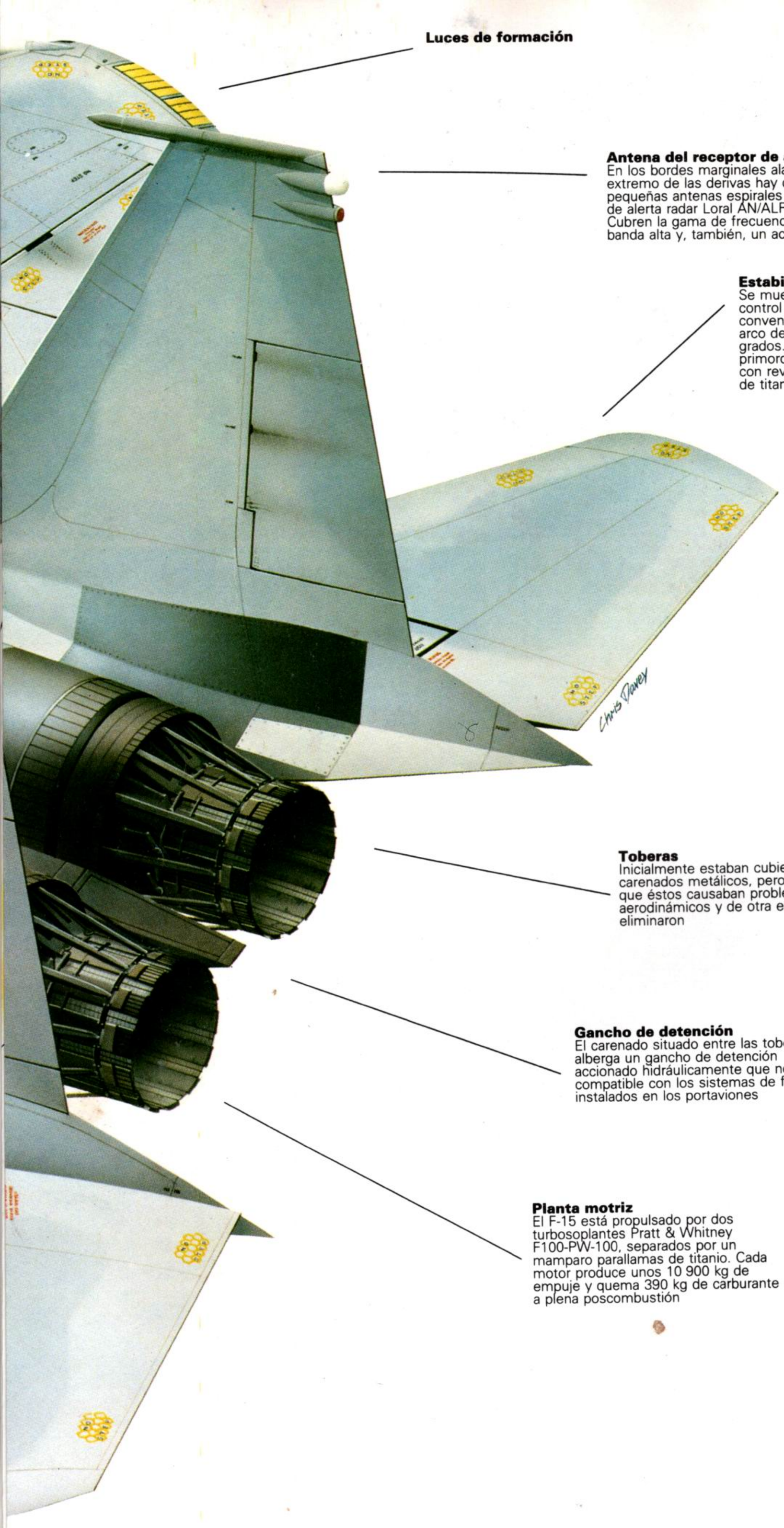
Cañón
Es un multitubo General Electric M61 Vulcan de 20 mm, con una cadencia de tiro que excede los 6 000 disparos por minuto, una velocidad inicial de unos 1 000 m por segundo y una dotación de 940 cartuchos

Aerofreno
Es de accionamiento hidráulico y estructura mixta, con revestimiento de fibra de boro y alma alveolar de fibra de vidrio

Borde de ataque
Es de tipo «duro», carente de dispositivos móviles

Tanques de carburante
En el fuselaje hay ocho, que contienen 7 840 litros

Diente de perro
Previene que el flujo se desplace en el sentido de la envergadura sobre los estabilizadores, lo que provocaría cierta resistencia inducida



Luces de formación

Antena del receptor de alerta
En los bordes marginales alares y el extremo de las derivas hay cuatro pequeñas antenas espirales del sistema de alerta radar Loral AN/ALR-56C. Cubren la gama de frecuencias de banda alta y, también, un acimut de 360°

Estabilizadores
Se mueven diferencialmente para el control de alabeo y de forma convencional para el de cabeceo. Su arco de incidencia va de +26 a -16 grados. Su estructura básica es primordialmente compuesta y alveolar, con revestimientos de boro y largueros de titanio

Toberas
Inicialmente estaban cubiertas por unos carenados metálicos, pero se descubrió que éstos causaban problemas aerodinámicos y de otra especie y se eliminaron

Gancho de detención
El carenado situado entre las toberas alberga un gancho de detención accionado hidráulicamente que no es compatible con los sistemas de frenado instalados en los portaviones

Planta motriz
El F-15 está propulsado por dos turbosoplantes Pratt & Whitney F100-PW-100, separados por un mamparo parallamas de titanio. Cada motor produce unos 10 900 kg de empuje y quema 390 kg de carburante a plena poscombustión

El año 1981 fue también testigo del inicio de los entrenamientos de los pilotos de la FADAJ, en principio realizados en Luke, desde donde un puñado de F-15DJ operaban con colores de la USAF encuadrados en el 555.° Escuadrón de Entrenamiento de Caza Táctica, antes de ser volados hasta Nyutabaru en Japón para incorporarse a una organización conocida como el Escuadrón Provisional de F-15, creada el 17 de diciembre de 1981 y a la que se encomendó la tarea de transición antes de la formación de la primera unidad operacional en esa misma base.

Entretanto Mitsubishi no estuvo ociosa y el primer Eagle montado en Komaki despegó el 19 de agosto de 1981 para salir hacia Nyutabaru en diciembre y ser utilizado por la unidad provisional.

Desde entonces la producción ha continuado a una cadencia más modesta y en abril de 1985 habían entrado ya en servicio con la aviación japonesa unos 50 ejemplares del Eagle.

JASDF

La unidad de conversión operacional al F-15 dentro de la Fuerza Aérea japonesa es el 202 **Hikotai**, *que tiene su base en Nyutabaru y pertenece a la Fuerza de Defensa Aérea Occidental. Estos F-15J (la «J» es por Japón) fueron fotografiados de patrulla y listos para constituirse en un elemento avanzado de interceptación contra cualquier amenaza aérea.*

Pedidos saudíes

El arma aérea que ha adquirido más recientemente el Eagle ha sido la de Arabia Saudí, que ha comenzado a recibir sus primeros aviones en enero de 1981. Éstos siguieron inicialmente el mismo proceso que las máquinas japonesas al marchar a Luke, donde fueron destinadas temporalmente al 555.° TFTS con propósitos de entrenamiento y lucieron insignias de la USAF mientras permanecieron estacionados en Arizona, casi un año completo, antes de llegar a Arabia Saudí a principios de 1982.

El pedido árabe abarcaba 47 monoplazas F-15C y 15 biplazas F-15D, pero el contrato era poco corriente, ya que, según una de las cláusulas del acuerdo de paz de Camp David entre EE UU, Egipto e Israel en Arabia Saudí no pueden permanecer más de 60 Eagle en un momento determinado. Consecuentemente, dos de los F-15C se retuvieron inicialmente en EE UU como sustitutos de desgaste, pero puede que en la actualidad ya hayan sido trasladados a Arabia Saudí.

Las entregas del Eagle continuaron durante 1982 y en el verano de 1983 ya se encontraba en su destino toda la flota autorizada de 60 aviones. En la actualidad se distribuyen entre tres escuadrones y han asumido la responsabilidad total de la defensa aérea, antes en manos de los viejos y ya incapacitados BAC Lighting F.Mk 53.

Defensa árabe

Dos de estas unidades, el 5.° Escuadrón con base en Taif y el 6.° Escuadrón con sede en Khamis Mushayt (rey Khalid), se encuentran en el sudoeste, muy cerca del mar Rojo, mientras que la tercera, el 13.° Escuadrón de Dhahran, se sitúa en la costa del golfo Pérsico para contrarrestar cualquier amenaza proviniente de Irán e Iraq, en la presunción de que cualquiera de ambas pueda encontrar tiempo para distraerse de su sempiterno conflicto.

Como ya se ha afirmado, aparte de la USAF, sólo estas tres armas aéreas han optado por el caza de McDonnell Douglas hasta ahora y parece poco probable que las variantes de superioridad aérea encuentren un mercado más amplio, ya que su muy elevado coste es un factor negativo muy importante que llega a predominar sobre las evidentes cualidades del McDonnell Douglas F-15 Eagle.

El usuario más reciente del Eagle es la Real Fuerza Aérea saudí, que emplea una combinación de F-15C y biplazas F-15D recibidos a partir de 1981. Estos aviones han derribado dos cazas iraníes que se internaron en espacio aéreo saudí. Cada una de las tres unidades de defensa aérea posee una dotación de unos veinte F-15.

McDonnell Douglas

F-15 en servicio

Nihon Koku Jietai
(Fuerza Aérea de Autodefensa Japonesa)

Con unos 190 aviones F-15J/DJ Eagle pedidos, más la posibilidad de adiciones posteriores, las Fuerzas de Defensa Aérea regionales se hallan en proceso de actualizar su capacidad presente. Los Lockheed F-104J/DJ han sido sustituidos en su totalidad por los Eagle y por lo menos dos *Hikotai* (escuadrones) de McDonnell Douglas F-4EJ Phantom II deben convertirse también al F-15 en el futuro. Los planes actuales prevén seis escuadrones de F-15 en tres bases, a razón de dos por cada una.

Hokbu Koku Homentai
(Fuerza de Defensa Aérea del Norte)
203 *Hikotai*/2 *Kokudan*
Base: Chitose
Aviones: (F-15J) 22-8810, 42-8831, 42-8835, 52-8848; (F-15DJ) 22-8055, 32-8058

203 *Hikotai*

207 *Hikotai*/2 *Kokudan*
Base: Chitose
Aviones: ninguno conocido; esta unidad está en fase de formación

Chubu Koku Homentai
(Fuerza de Defensa Aérea Central)
204 *Hikotai*/7 *Kokudan*
Base: Hyakuri
Aviones: (F-15J) 32-8819, 42-8838, 52-8849, 52-8857; (F- 15DJ) 12-8054, 52-8061

204 *Hikotai*

El 305 *Hikotai*, equipado actualmente con F-4EJ, se convertirá al F-15 en el año en curso y operará dentro de la 7 *Kokudan* también desde Hyakuri

Koku Jikkendan
(Ala de Pruebas Aéreas)
Base: Gifu
Aviones: (F-15J) 02-8801

Escuela de Entrenamiento Técnico
Base: Hamamatsu
Aviones: (F-15J) 22-8804

Seibu Koku Homentai
(Fuerza de Defensa Aérea Occidental)
202 Hikotai/5 Kokudan
Base: Nyutabaru
Aviones: (F-15J) 22-8807, 42-8841, 42-8842, 52-8854; (F- 15DJ) 22-8055, 32-8058
El 301Hikotai, equipado con F-4EJ, se convertirá al F-15 en el año en curso y operará dentro de la 5 *Kokudan* desde Nyutabaru

202 *Hikotai*

Fotografiado en la línea de vuelo de la base de Nyutabaru, un monoplaza F-15J del 202* Hikotai*, uno de los producidos bajo licencia por Mitsubishi. Salvo ciertos equipos de contramedidas, los F-15 japoneses son equivalentes a los modelos estadounidenses.

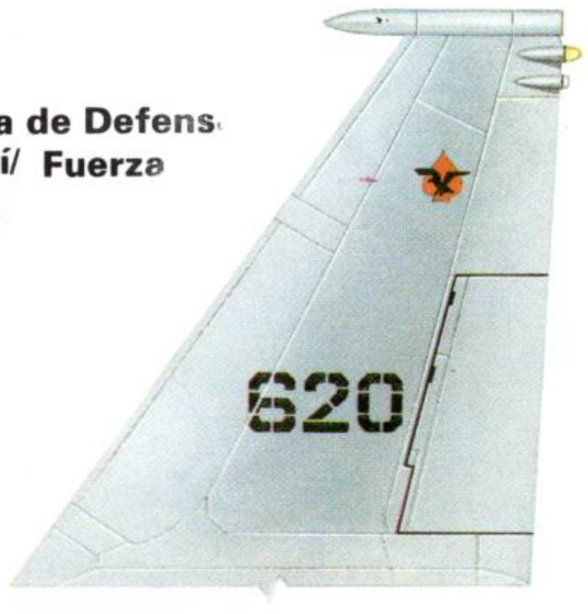
Philip Chinnery

Ia Tsvah Hagana le Israel/ Heyl Ha'Avir
(Fuerza de Defensa de Israel/Fuerza Aérea)

Israel ha recibido alrededor de 50 aviones Eagle de los cuatro modelos de serie desde 1976, con los que ha equipado al menos dos escuadrones (incluido el 133.º). Han entrado en combate sobre Líbano, donde se han demostrado superiores a cualquier oponente. Como los restantes aviones de combate israelíes, se desconocen exactamente sus unidades y bases, aunque se saben algunos numerales de F-15, vgr. los 620, 644, 669 y 692. Tampoco se sabe mucho de las insignias de los escuadrones, aunque se han observado las de las ilustraciones.

Fuerza de Defensa israelí/ Fuerza Aérea

Fuerza de Defens israelí/ Fuerza Aérea



Al Quwwat al Jawwiya as Saudiya

(Real Fuerza Aérea Saudí)

El primero de los 62 aviones F-15C/D saudíes se entregó en agosto de 1981 y desde entonces se han constituido con ellos tres escuadrones de primera línea, cada uno con una dotación media de 15 monoplazas y cinco entrenadores biplazas, aunque tales cifras pueden variar. Estas unidades proporcionan capacidad de defensa aérea, desde el Golfo al propio territorio saudí, y estos aviones se han anotado, por lo menos, el derribo de un F-4E iraní.

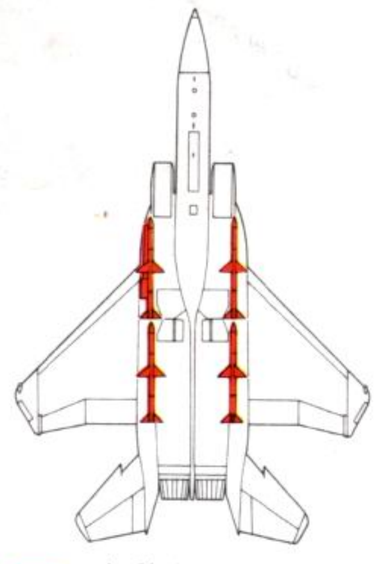
5.º Escuadrón
Base: Taif/Rey Fahad
Aviones: ninguno identificado

6.º Escuadrón
Base: Khamis Mushayt/rey Jaled
Aviones: ninguno identificado

13.º Escuadrón
Base: Dharan/rey Abdul Aziz
Aviones: 1305, 1314, 1322

13.º Escuadrón, Real Fuerza Aérea saudí

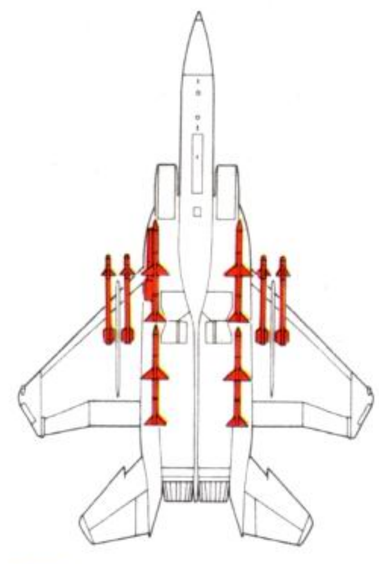
Carga bélica del F-15



1 cañón de seis tubos M61A1 de 20 mm, con 940 cartuchos, en el ala de estribor
4 misiles aire-aire (AAM) guiados por radar AIM-7M Sparrow en sendos soportes ventrales

Interceptación aire-aire normal

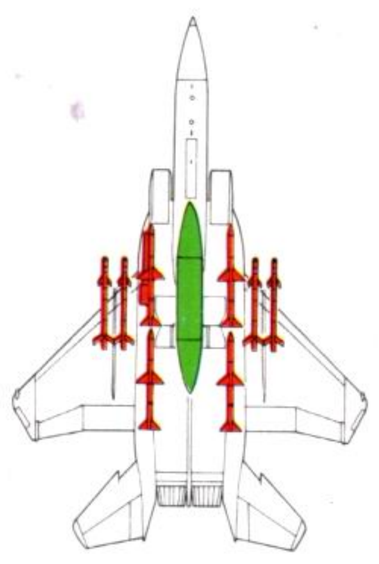
La de la ilustración es la dotación de armas básica del F-15 en misiones de interceptación y es empleada por los tres países que han adquirido este avión. Sumados a las fantásticas actuaciones del F-15, sobre todo a su régimen ascensional, los misiles AIM-7M son adecuados por lo general para atacar un objetivo identificado positivamente desde una distancia segura. En caso de combate cerrado, todo el poderío del F-15 así configurado recaería en su cañón integrado de 20 mm.



1 cañón de seis tubos M61A1 de 20 mm, con 940 cartuchos, en el ala de estribor
4 misiles aire-aire (AAM) guiados por radar AIM-7M Sparrow en sendos soportes ventrales
4 AAM infrarrojos de corto alcance Rafael Shafrir 2 por parejas en dos soportes subalares

Interceptación aire-aire mejorada n.º 1 (Israel)

Antecesor del Python 3, el Shafrir 2 se utiliza contra aviones de altas actuaciones que vuelen a cotas de hasta 18 000 m, algo ideal para el F-15. Fácil de fabricar, llevar y lanzar, el Shafrir 2 y su lanzador están fijados a un adaptador especial que, aparte de los cables imprescindibles, no requiere ninguna modificación del avión. Su carga explosiva es de 11 kg y su guía, independiente del avión una vez ha sido disparado. Los F-15 israelíes armados con estos misiles obtuvieron excelentes resultados en sus enfrentamientos contra cazas sirios sobre Líbano.

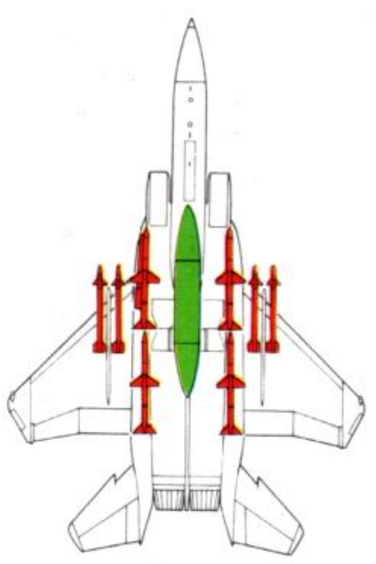


1 cañón de seis tubos M61A1 de 20 mm, con 940 cartuchos, en el ala de estribor
4 misiles aire-aire guiados por radar AIM-7M Sparrow en sendos soportes ventrales
4 misiles aire-aire infrarrojos de corto alcance Rafael Python 3 por parejas en dos soportes subalares

1 tanque ventral de 2 270 litros

Interceptación aire-aire mejorada n.º 2 (Israel)

Israel ha producido dos familias de misiles aire-aire de corto alcance para sustituir al Sidewinder y ambas han sido utilizadas profusamente en combate, y con éxito, sobre Líbano. El empleo de tales misiles (el Python 3, por ejemplo, tiene un alcance de 15 km) da mayor versatilidad operativa a los F-15 israelíes, mientras que el tanque externo adicional permite vuelos de tránsito desde bases situadas muy al interior de Israel y un cierto grado de espera sobre la zona del objetivo, en la que los Eagle suelen actuar como elemento de cobertura superior para otros aviones israelíes enviados en salidas de ataque.



1 cañón de seis tubos M61A1 de 20 mm, con 940 cartuchos, en el ala de estribor
4 misiles aire-aire de alcance medio y todotiempo BAe Sky Flash en sendos soportes ventrales
4 misiles aire-aire infrarrojos de corto alcance AIM-9P Sidewinder por parejas en dos soportes subalares

1 tanque ventral auxiliar de 2 270 litros

Interceptación aire-aire (Arabia Saudí)

A medida que el misil AIM-7M Sparrow ha empezado a quedar algo superado han aparecido diversas alternativas con las que mantener la plena capacidad opertacional del F-15. La Real Fuerza Aérea saudí ha elegido el BAe Sky Flash, un rival del modelo norteamericano AIM-120A AMRAAM (por Misil Aire-aire de Alcance Medio Avanzado), que también se propuso a los saudíes. El Sky Flash puede seguir tanto a objetivos supersónicos como subsónicos,y a cualquier altitud. La posibilidad de abrir fuego de misil contra blancos que se desplacen a ras de las olas es muy importante para los saudíes, pues una de sus misiones esenciales es la patrulla de combate aéreo sobre el golfo Pérsico.

Especificaciones

Alas

Envergadura	13,05 m
Superficie	56,48 m²

Fuselaje y unidad de cola

Longitud total	19,43 m
Altura total	5,63 m
Envergadura de los estabilizadores	8,61 m

Tren de aterrizaje

Distancia entre ejes	5,42 m
Vía	2,75 m
Presión de los neumáticos, principales	23,90 kg/cm²
delantero	18,28 kg/cm²

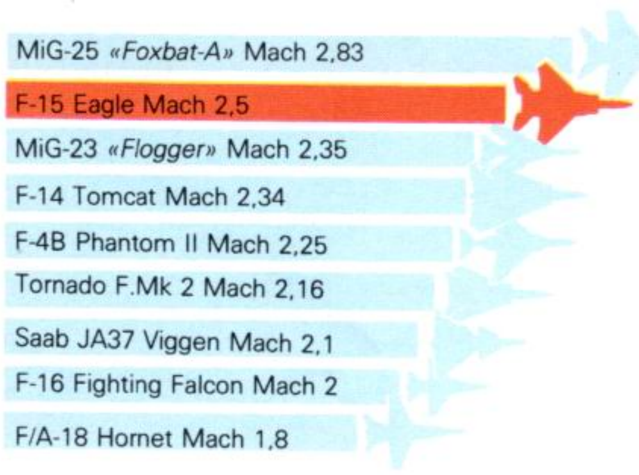
Pesos

Vacío	12 250 kg
En despegue como interceptador, con todo el carburante interno y cuatro misiles Sparrow	20 250 kg
Máximo en despegue con tanques	30 840 kg
Carga máxima de carburante interno y externo	15 900 kg
Carga máxima de armas	10 700 kg

Actuaciones del F-15

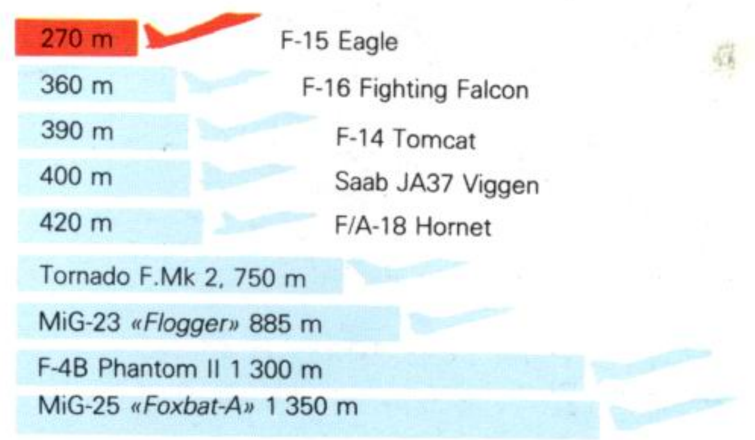
Velocidad máxima por encima de los 10 900 m	Mach 2,5 (2 650 km/h)
Velocidad máxima a 300 m	Mach 1,21 (1 475 km/h)
Velocidad de crucero	900 km/h (495 nudos)
Alcance de traslado con tanques externos pero no conformados	4 600 km
Autonomía máxima con tanques conformados	5 horas 15 minutos
Autonomía máxima con repostaje en vuelo	15 horas
Límites de *g*	+9 a -3

Velocidad a alta cota

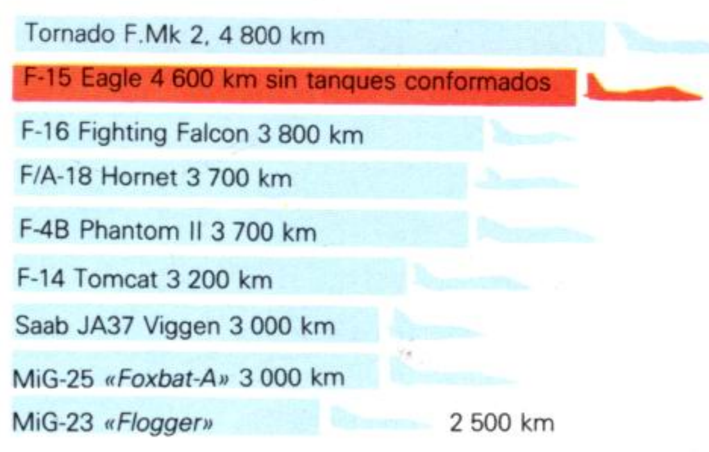


Techo de servicio

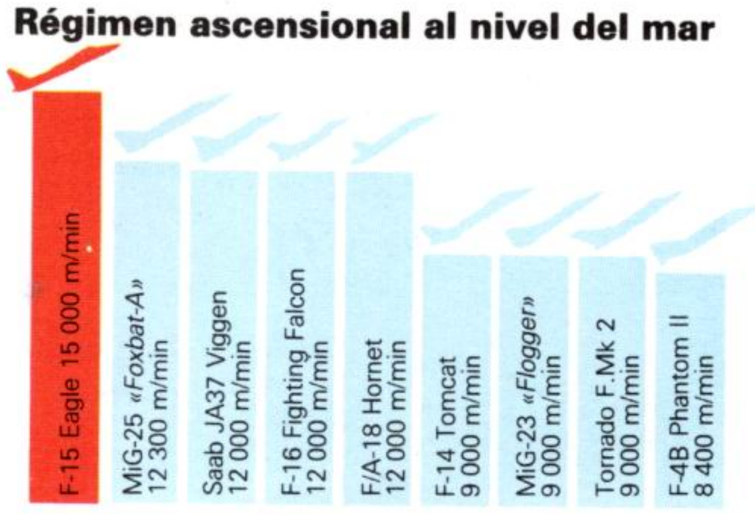
Carrera de despegue

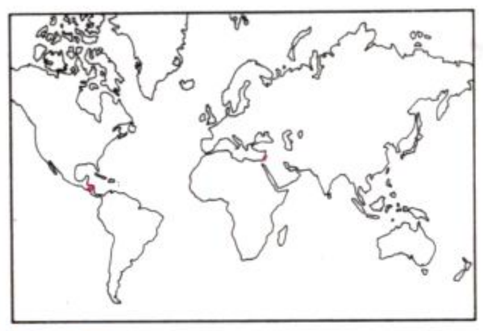


Alcance con carburante externo



Régimen ascensional al nivel del mar





Aviones de hoy

IAI 1124 Westwind y 1125 Astra

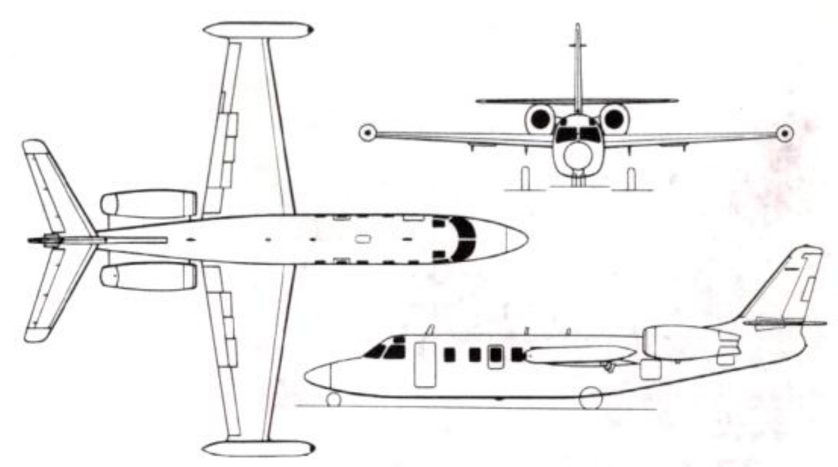
Cuando, en setiembre de 1967, se fusionaron North American Aviation y Rockwell Standard Corporation para formar la North American Rockwell Corporation, la empresa israelí Israel Aircraft Industries adquirió al nuevo consorcio estadounidense el diseño, los utillajes y los derechos de comercialización de su reactor ejecutivo Jet Commander. Rebautizado inicialmente IAI Commodore Jet 1123, en 1973 había sido redenominado IAI 1123 Westwind, estaba propulsado por dos turborreactores General Electric CJ610-9 de 1 400 kg de empuje y acomodaba dos tripulantes y 10 pasajeros.

Dos aviones de este tipo se modificaron para servir de prototipos de una versión de mayor alcance equipada con dos turbosoplantes Garret TFE731-3 de 1 675 kg de empuje y, después de su certificación en 1976, fueron designados **IAI 1124 Westwind**. Les siguieron las que hoy son las versiones de serie, la **1124 Westwind 1**, con un incremento opcional de la carga de carburante y otras mejoras, y la **1124 Westwind 2**. Esta última, pensada para ofrecer mejores prestaciones desde aeródromos cálidos y elevados y un empleo más económico sobre mayores distancias, introdujo el ala «Sigma» de diseño israelí, aletas reductoras de la resistencia sobre los tanques marginales y una mejor disposición de la cabina. Cuatro Westwind 1 adquiridos por Rhein-Flugzeugbau se utilizan como remolcadores de blancos para las Fuerzas Armadas de la RFA; además, IAI desarrolló de este modelo una versión de patrulla marítima denominada **1124N Sea Scan**. Ésta cuenta con un radar de descubierta Litton APS-504(V)2 y navegación VLF/Omega, y tiene soportes en el fuselaje y equipo especializado para su misión.

IAI ha desarrollado un transporte ejecutivo mejorado, el **IAI 1125 Astra**, cuyas únicas similitudes con el Westwind se reducen a la planta motriz, la popa del fuselaje y la unidad de cola. La diferencia más importante es su nueva ala, en flecha y de implantación baja, que no sólo beneficia las actuaciones, sino que también da una mayor altura interior de la cabina. El 19 de marzo de 1984 voló el primero de dos prototipos, y las primeras entregas tuvieron lugar después de que en agosto de 1985 se consiguiese la certificación. En la actualidad la cifra de Westwind producidos es de unos 250.

Especificaciones técnicas: IAI 1124 Westwind 2
Origen: EE UU/Israel
Tipo: transporte ejecutivo
Planta motriz: dos turbosoplantes Garrett TFE731-3-100G de 1 675 kg de empuje
Actuaciones: velocidad máxima 870 km/h (470 nudos) a 8 800 m; velocidad de crucero económico 720 km/h (390 nudos) a 12 500 m; régimen ascensional inicial 1 500 m por minuto; techo certificado 13 700 m; alcance, con la carga útil máxima y reservas VFR, 4 430 km
Pesos: vacío 6 000 kg; máximo en despegue 10 660 kg
Dimensiones: envergadura sobre los tanques marginales 13,65 m; longitud 15,93 m; altura 4,81 m; superficie alar 28,64 m^2
Armamento: ninguno

IAI 1124N Sea Scan de patrulla costera, tal como fue entregado a la Armada israelí.



IAI 1124 Westwind.

IAI

El IAI 1125 Astra es un desarrollo radical del Westwind, con un fuselaje y una ala nuevos para mejorar las prestaciones, el alcance y la economía de empleo.

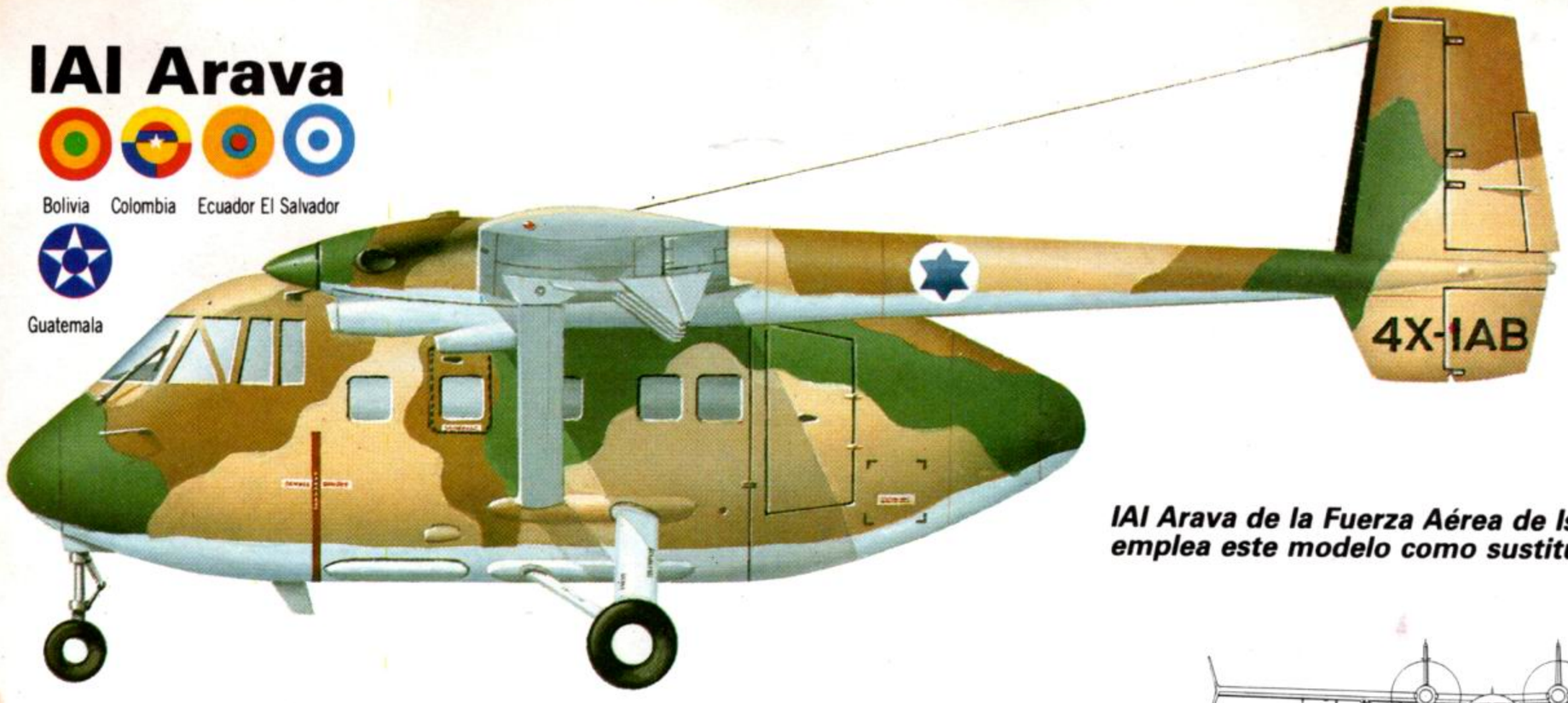
Hay un puñado de aviones Astra y Westwind en servicios militares y gubernamentales, cuyo número se incrementará en años venideros.

IAI

IAI Arava

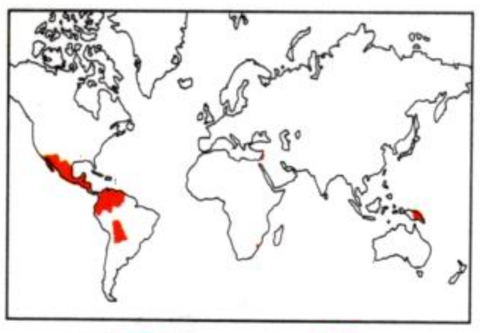
Bolivia Colombia Ecuador El Salvador

Guatemala



Honduras

Israel



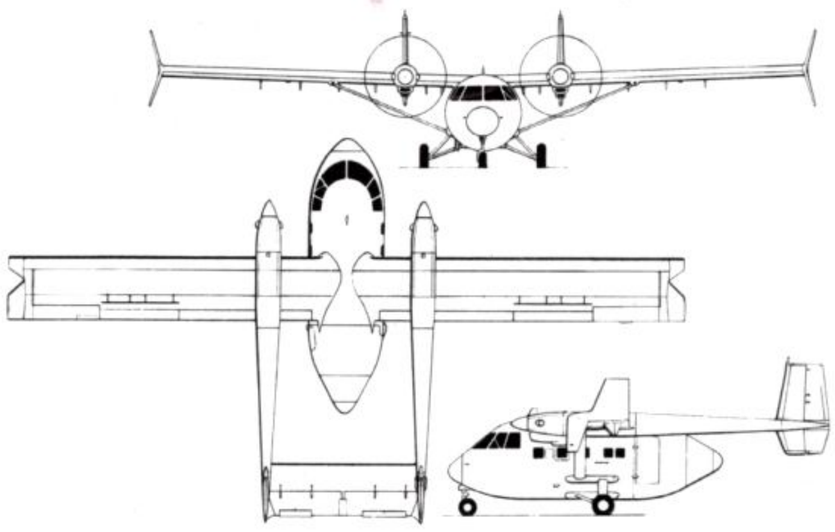
México Nicaragua Papúa Nueva Guinea Suazilandia Tailandia Venezuela

IAI Arava de la Fuerza Aérea de Israel, que emplea este modelo como sustituto del C-47.

Concebido en 1966, el transporte ligero STOL y biturbohélice **IAI Arava** es un diseño compacto de ala alta, dos largueros de cola y tren triciclo fijo. Puesto en vuelo como prototipo en noviembre de 1969, fue certificado primero como avión comercial (**IAI 101**) y entró en producción como el modelo civil **IAI 102** y el militar **IAI 201**. Capaz para 20 plazas, había sido concebido como sustituto de los viejos Douglas C-47 de las Fuerzas Armadas de Israel, pero en la práctica durante la guerra árabe-israelí de 1973 sólo se utilizaron tres IAI 201 alquilados y los aviones estadounidenses siguieron en servicio como transportes durante otros 12 años. Sólo en 1984-85 remplazó totalmente al C-47.

Es por ello que IAI se lanzó a un programa de exportación que ha resultado en la venta de unos 50 ejemplares a las fuerzas armadas de Bolivia, Colombia, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Liberia, México, Nicaragua, Papúa Nueva Guinea y Venezuela. Las entregas del IAI 201 a las Fuerzas Armadas de Israel comenzaron a finales de los años setenta, en forma de aviones equipados para diversas tareas además del transporte de tropas, como son la vigilancia marítima (con un radar de descubierta y meteorológico) y de guerra electrónica, con módulos de sistemas de espionaje y apoyo que incorporan radomos y una antena orientada hacia popa. Otra versión similar presenta un gran número de antenas de hoja en los largueros de cola, el techo del fuselaje y las alas. Este avión puede asumir misiones de interferencia activa una vez equipado con el perturbador Elta EL/K-7010, para cuyo funcionamiento se cuenta con un generador auxiliar de 60 kVA.

En 1977 apareció una nueva versión, la **IAI 202**, con el fuselaje ampliado y capacidad para 30 infantes totalmente pertrechados; este tipo fue uno de los entregados en 1984-85 a las fuerzas armadas de Israel y de otras naciones. Cuando se utilizan en la misión de transporte táctico de tropas, ambas variantes del Arava pueden armarse con dos ametralladoras de tiro frontal y hasta doce cohetes de 82 mm para supresión de la oposición enemiga. En el momento de redactar estas líneas había en desarrollo una versión mejorada del IAI 202.



IAI Arava.

IAI

Este IAI Arava 201 de guerra electrónica pertenece probablemente a la Fuerza Aérea de Israel, aunque sus distintivos nacionales han sido toscamente eliminados.

Uno de los nueve IAI Arava 201 entregados a las Fuerzas Armadas de Ecuador, seis de ellos para el Ejército y tres para la Armada.

Especificaciones técnicas: IAI Arava
Origen: Israel
Tipo: transporte STOL de 20 plazas
Planta motriz: dos turbohélices Pratt & Whitney Canada PT6A-34 de 750 hp (559 kW) unitarios
Actuaciones: velocidad máxima 330 km/h (177 nudos) a 3 000 m; régimen ascensional inicial 390 m por minuto; techo de servicio 7 600 m; alcance 280 km con la carga útil máxima
Pesos: vacío equipado 4 000 kg; máximo en despegue 6 800 kg
Dimensiones: envergadura 20,96 m; longitud 13,03 m; altura 5,21 m; superficie alar 43,68 m²
Armamento: opcionalmente, una ametralladora de 12,7 mm a cada costado del fuselaje y dos soportes para lanzadores de seis cohetes de 82 mm; asimismo, una ametralladora de cobertura trasera

IAI

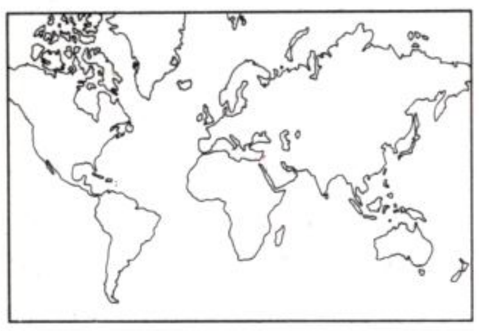
Cometido
- Caza
- Apoyo cercano
- Antiguerrilla
- Ataque táctico
- Bombardeo estratégico
- Reconocimiento táctico
- Reconocimiento estratégico
- Patrulla marítima
- Ataque antibuque
- Lucha antisubmarina
- Búsqueda y salvamento
- Transporte de asalto
- Transporte
- Enlace
- Entrenamiento
- Cisterna
- Especializado

Prestaciones
- Capacidad todotiempo
- Capac. terreno sin preparar
- Capacidad STOL
- Capacidad VTOL
- Velocidad hasta 400 km/h
- Velocidad hasta Mach 1
- Velocidad superior a Mach 1
- Techo hasta 6 000 m
- Techo hasta 12 000 m
- Techo superior a 12 000 m
- Alcance hasta 1 600 km
- Alcance hasta 4 800 km
- Alcance superior a 4 800 km

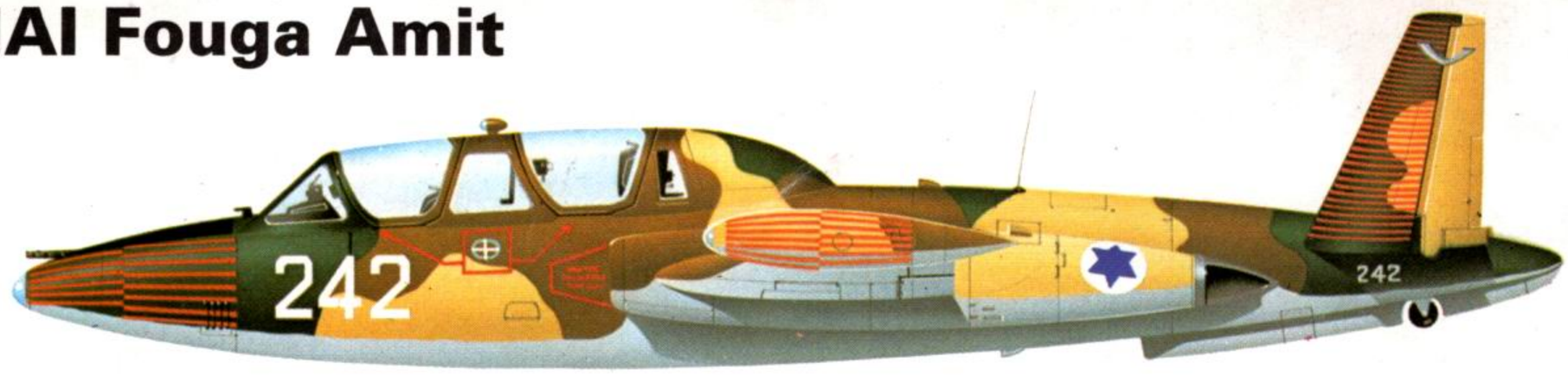
Armamento
- Misiles aire-aire
- Misiles aire-superficie
- Misiles de crucero
- Cañón
- Armas orientables
- Armas navales
- Capacidad nuclear
- Cohetes
- Armas «inteligentes»
- Carga hasta 1 800 kg
- Carga hasta 6 750 kg
- Carga superior a 6 750 kg

Aviónica
- ECM
- ESM
- Radar de búsqueda
- Radar de control de tiro
- Exploración/disparo hacia abajo
- Radar seguimiento terreno
- FLIR
- Láser
- Televisión

IAI Fouga Amit



Israel



IAI Fouga AMIT (Advanced Multi-mission Improved Trainer) Tzukit de la Fuerza Aérea de Israel.

Cometido
- Caza
- Apoyo cercano
- Antiguerrilla
- Ataque táctico
- Bombardeo estratégico
- Reconocimiento táctico
- Reconocimiento estratégico
- Patrulla marítima
- Ataque antibuque
- Lucha antisubmarina
- Búsqueda y salvamento
- Transporte de asalto
- Transporte
- Enlace
- Entrenamiento
- Cisterna
- Especializado

Prestaciones
- Capacidad todotiempo
- Capac. terreno sin preparar
- Capacidad STOL
- Capacidad VTOL
- Velocidad hasta 400 km/h
- Velocidad hasta Mach 1
- Velocidad superior a Mach 1
- Techo hasta 6 000 m
- Techo hasta 12 000 m
- Techo superior a 12 000 m
- Alcance hasta 1 600 km
- Alcance hasta 4 800 km
- Alcance superior a 4 800 km

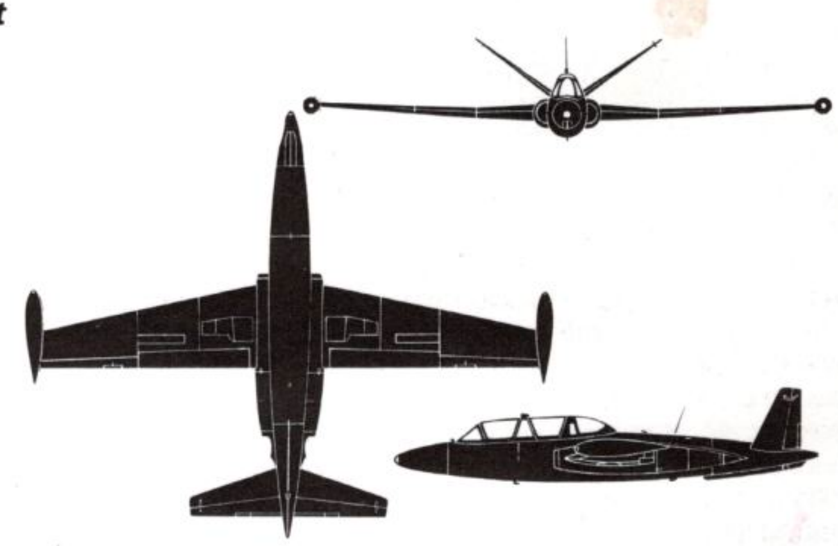
Armamento
- Misiles aire-aire
- Misiles aire-superficie
- Misiles de crucero
- Cañón
- Armas orientables
- Armas navales
- Capacidad nuclear
- Cohetes
- Armas «inteligentes»
- Carga hasta 1 800 kg
- Carga hasta 6 750 kg
- Carga superior a 6 750 kg

Aviónica
- ECM
- ESM
- Radar de búsqueda
- Radar de control de tiro
- Exploración/disparo hacia abajo
- Radar seguimiento terreno
- FLIR
- Láser
- Televisión

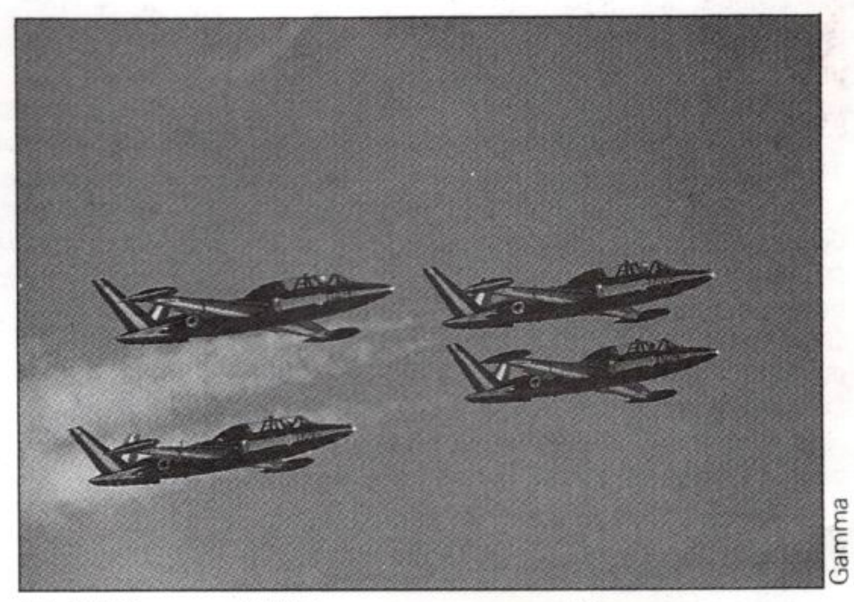
Originalmente sujeto de un acuerdo de licencia entre la empresa francesa Fouga (después, Aérospatiale) y la israelí Bedek Aircraft Limited en 1957, el entrenador ligero birreactor CM.170 Magister fue el primer avión puesto en producción en Israel, pues su primer ejemplar alzó el vuelo en 1960. El Magister se produjo a un régimen de cuatro mensuales y fue muy utilizado por los israelíes como entrenador y avión de ataque ligero; este modelo resultó especialmente eficaz en los frentes egipcios y jordano durante la guerra de los Seis Días. El enfriamiento de las relaciones internacionales en los años setenta y la creciente capacidad de la industria nacional animaron a Israel a depender cada vez menos de la importación de armamentos y a reducir gradualmente el uso de material francés. Sin embargo, como en 1980 la Fuerza Aérea empleaba todavía unos cien Magister se decidió aprovecharlos mediante un programa de modificación y reutilizarlos únicamente como entrenadores desarmados. Conocido en esta forma como **IAI Fouga AMIT** (por Entrenador Mejorado Polivalente Avanzado) y **Tzukit** por la Fuerza Aérea de Israel, el modelo actualizado voló en 1981 y comenzó a ser entregado dos años después.

Al mismo tiempo IAI ofreció en los mercados de exportación una versión **Improved Fouga** realmente polivalente, capaz de realizar misiones de entrenamiento básico y operacional, de armas, de apoyo al suelo, antiguerrilla y de reconocimiento. Las modificaciones incluían una extensión de la vida útil en 5 000 horas, protección anticorrosiva, mejor accesibilidad, inclusión de equipos VHF, UHF, audio, Tacan/DME e IFF, y provisión para una amplia gama de armas ligeras, como dos ametralladoras Browning de 7,62 mm, contenedores Minigun, bombas ligeras, contenedores de cámaras y demás. Los motores ofrecidos alternativamente eran los Turboméca VI de 480 kg de empuje y Marboré IIMB de 400 kg.

Hasta la fecha el AMIT Tzukit sólo ha entrado en servicio en la Fuerza Aérea de Israel, aunque las dos actualizaciones referidas son tan similares que en caso de necesidad los aviones citados pueden adaptarse fácilmente para realizar misiones de combate limitadas. Más aún, mientras que los planes originales sugerían que el AMIT sirviese en Israel hasta mediados de los años ochenta, parece que presiones económicas en ese país obligarán a mantenerlo en activo hasta finales del decenio.



IAI Fouga AMIT.



Gamma

El IAI Fouga AMIT es una conversión actualizada y desarmada del Fouga CM.170 Magister construido en Israel. Está previsto que siga en servicio hasta los años noventa.

Todos los Magister israelíes pertenecen ahora al modelo especializado de entrenamiento AMIT. El tipo original actuó destacadamente como máquina de ataque en la guerra de 1967.

Especificaciones técnicas: IAI Fouga AMIT
Origen: Francia/Israel
Tipo: reactor biplaza de entrenamiento polivalente
Planta motriz: dos turborreactores Turboméca/IAI Marboré VI de 480 kg de empuje
Actuaciones: (estimadas) velocidad máxima 730 km/h (400 nudos) a 8 500 m; régimen ascensional inicial 1 100 m por minuto; techo de servicio 10 500 m; alcance 880 km
Pesos: (estimados) vacío equipado 2 300 kg; máximo en despegue 3 350 kg
Dimensiones: envergadura 12,15 m; longitud 10,06 m; altura 2,80 m; superficie alar 17,30 m^2
Armamento: ninguno (pero véase el texto)

Denis Hughes

IAI Kfir-C1/C2/C7

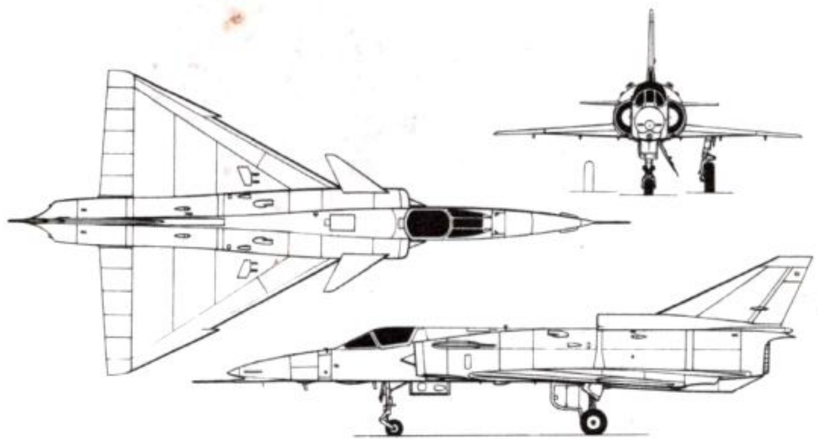
Ecuador Israel EE UU

La creciente tirantez de las relaciones con Francia, hasta entonces una fuente de suministro segura de cazas y otros tipos de aviones, llevó a que en los años setenta Israel probase de instalar el turborreactor con poscombustión estadounidense General Electric J79 en la célula del Mirage III/5, y el prototipo del caza resultante, llamado **IAI Kfir** y fruto de la instalación del J79 en el Nesher, voló en junio de 1979. Con una célula esencialmente igual a la del Mirage 5, el nuevo caza monoplaza polivalente tenía una sección de popa acortada pero de mayor diámetro para acomodar el motor norteamericano, así como una toma de aire dorsal que reemplazaba a la triangular del avión francés. La aviónica y la cabina habían sido revisadas a fondo para incorporar el equipo israelí más reciente, así como los misiles Rafael Shafrir 2, pero se conservaron los dos cañones DEFA de 30 mm para el combate aéreo cercano.

Al tiempo que dos escuadrones israelíes se reequipaban con cazas **Kfir-C1** en 1976 (estos aviones entraron en combate sobre las fronteras de Israel en 1977) entraba en producción la nueva versión **Kfir-C2**. Ésta se distinguía por dos pequeños planos *canard* desmontables (situados sobre las tomas de aire del motor) que mejoraban la maniobrabilidad en combate aéreo cerrado y de los que se podía prescindir en aquellas salidas que no exigiesen demasiada agilidad. Entre 1976 y 1980 se produjeron unos 200 aviones Kfir-C2, y algunos de los C1 existentes se modificaron a su nivel. Doce de los primeros C2 de serie se alquilaron a la *US Navy* en abril de 1985 por un período de tres años; designados **F-21A**, sirven en el escuadrón «agresor» VF-43. Los C2 tardíos aparecieron con *canard* ampliados, bordes de ataque alares agrandados en el 40 por ciento de la sección externa alar y radar de proa Elta EL/M-2001B.

Cuando, en 1980, comenzó a llegar a su fin la producción del C2 se elaboraron planes para una variante mejorada, la **Kfir-C7**, que comenzó a ser entregada a la Fuerza Aérea en el verano de 1983. Aparte de conservar el radar y el diente de perro alar del C2, el C7 incorpora dos soportes ventrales adicionales (hasta un total de nueve si se suman los subalares) para llevar mayor número de cargas, un turborreactor mejorado J79-GE-J1E y mandos HOTAS. Aunque bastante amplias, estas modificaciones se han incorporado a los primeros C2 a medida que eran devueltos al fabricante para revisiones importantes, de modo que ahora Israel posee una fuerza de caza moderna y capaz de alinear hasta 300 cazas de categoría Mach 2.3. Las exportaciones de los Kfir incluyen 12 para Colombia y otros 12 (con una opción por idéntica cantidad) para Ecuador.

La Armada de EE UU posee doce aviones «agresores» Kfir-C2, denominados F-21A.



IAI Kfir-C7.

IAI

Este Kfir-C7 armado con misiles Shafrir 2 pertenece a la Fuerza Aérea de Israel. Esta combinación de avión y misil consiguió varias victorias sobre los MiG sirios.

Tres Kfir-C2 tardíos de la Fuerza Aérea de Israel, armados con misiles Rafael Python 3. Muchos Kfir llevan actualmente un camuflaje gris de superioridad aérea.

IAI

Especificaciones técnicas: IAI Kfir-C7
Origen: Francia/Israel
Tipo: caza monoplaza polivante
Planta motriz: un turborreactor con poscombustión General Electric J79-GE-J1E de 8 500 kg de empuje
Actuaciones: velocidad máxima Mach 2,3 o 2 450 km/h (1 300 nudos) por encima de los 11 000 m; velocidad máxima al nivel del mar, limpio, 1 390 km/h (750 nudos); régimen ascensional inicial 14 000 m por minuto; techo máximo sostenible, configurado para el combate, 17 680 m; radio de combate en ataque al suelo, *hi-lo-hi*, 1 180 km
Pesos: vacío equipado (estimado) 7 280 kg; máximo en despegue para combate 16 460 kg
Dimensiones: envergadura 8,22 m; longitud, incluida la sonda de proa, 15,65 m; altura 4,55 m; superficie alar 34,8 m^2
Armamento: dos cañones integrados DEFA 552 de 30 mm y hasta 5 775 kg de cargas en nueve soportes (bombas, *napalm*, misiles aire-aire y aire-superficie, contenedores de contramedidas, lanzacohetes, etcétera)

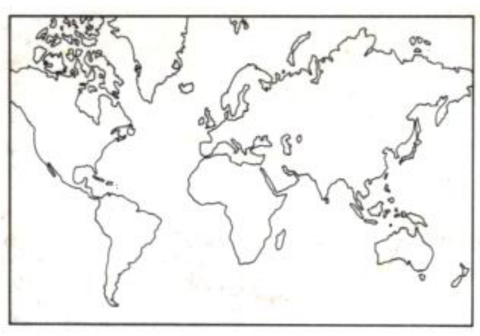
Cometido
- Caza
- Apoyo cercano
- Antiguerrilla
- Ataque táctico
- Bombardeo estratégico
- Reconocimiento táctico
- Reconocimiento estratégico
- Patrulla marítima
- Ataque antibuque
- Lucha antisubmarina
- Búsqueda y salvamento
- Transporte de asalto
- Transporte
- Enlace
- Entrenamiento
- Cisterna
- Especializado

Prestaciones
- Capacidad todotiempo
- Capac. terreno sin preparar
- Capacidad STOL
- Capacidad VTOL
- Velocidad hasta 400 km/h
- Velocidad hasta Mach 1
- Velocidad superior a Mach 1
- Techo hasta 6 000 m
- Techo hasta 12 000 m
- Techo superior a 12 000 m
- Alcance hasta 1 600 km
- Alcance hasta 4 800 km
- Alcance superior a 4 800 km

Armamento
- Misiles aire-aire
- Misiles aire-superficie
- Misiles de crucero
- Cañón
- Armas orientables
- Armas navales
- Capacidad nuclear
- Cohetes
- Armas «inteligentes»
- Carga hasta 1 800 kg
- Carga hasta 6 750 kg
- Carga superior a 6 750 kg

Aviónica
- ECM
- ESM
- Radar de búsqueda
- Radar de control de tiro
- Exploración/disparo hacia abajo
- Radar seguimiento terreno
- FLIR
- Láser
- Televisión

IAI Kfir-TC2/TC7



Israel

Cometido
- Caza
- Apoyo cercano
- Antiguerrilla
- Ataque táctico
- Bombardeo estratégico
- Reconocimiento táctico
- Reconocimiento estratégico
- Patrulla marítima
- Ataque antibuque
- Lucha antisubmarina
- Búsqueda y salvamento
- Transporte de asalto
- Transporte
- Enlace
- Entrenamiento
- Cisterna
- Especializado

Prestaciones
- Capacidad todotiempo
- Capac. terreno sin preparar
- Capacidad STOL
- Capacidad VTOL
- Velocidad hasta 400 km/h
- Velocidad hasta Mach 1
- Velocidad superior a Mach 1
- Techo hasta 6 000 m
- Techo hasta 12 000 m
- Techo superior a 12 000 m
- Alcance hasta 1 600 km
- Alcance hasta 4 800 km
- Alcance superior a 4 800 km

Armamento
- Misiles aire-aire
- Misiles aire-superficie
- Misiles de crucero
- Cañón
- Armas orientables
- Armas navales
- Capacidad nuclear
- Cohetes
- Armas «inteligentes»
- Carga hasta 1 800 kg
- Carga hasta 6 750 kg
- Carga superior a 6 750 kg

Aviónica
- ECM
- ESM
- Radar de búsqueda
- Radar de control de tiro
- Exploración/disparo hacia abajo
- Radar seguimiento terreno
- FLIR
- Láser
- Televisión

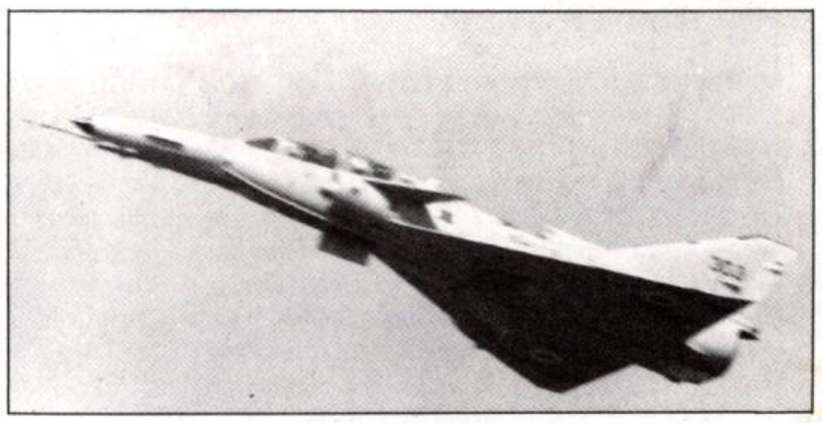
En febrero de 1981 alzó el vuelo una versión biplaza del Kfir-C2, en la que se había añadido una segunda cabina en tándem inmediatamente a popa de la ya existente. Aunque la designación **IAI Kfir-TC2** da la impresión obvia de que el nuevo avión era un simple entrenador de conversión operacional, los israelíes tuvieron bastantes problemas a la hora de conseguir espacio adicional en el fuselaje para conservar todo el equipo operacional e instalar más todavía. Si bien esta proa alargada hubo de ser inclinada hacia abajo para proporcionar un sector visual razonable desde la cabina trasera durante el aterrizaje, es evidente que la aviónica añadida, incluidos sensores de reconocimiento y sistemas de ECM avanzados, han supuesto que el biplaza Kfir-TC2 posea una capacidad operacional alternativa de la que carece cualquier aparato parecido.

En efecto, la simultaneidad con que entró en servicio el **Kfir-TC7** respecto del monoplaza Kfir-C7 en 1983-84 parece confirmar una necesidad operacional de aviones biplazas. Después de todo, y si se tienen en cuenta las restricciones financieras de la Fuerza Aérea de Israel desde 1983, no hay razón para pensar que quizá el Kfir-CT2 no haya bastado para la misión de conversión directa a aviones más modernos. El Kfir-TC7 incorpora todos los sistemas y la aviónica del monoplaza, incluido el avanzado radar de pulsos doppler Elta EL/M-2001B de control de tiro, con capacidad de exploración y disparo hacia abajo y modos de seguimiento del terreno con estrechamiento de haz, el sistema de gestión y lanzamiento de armas Elbit 82, y sub-sistemas de empleo de armas «listas» y de contramedidas electrónicas; todo ello, sumado a que este biplaza conserva los nueve soportes del monoplaza, confirma su plena capacidad operativa. Es muy probable que el Kfir-TC7 siga en servicio en Israel durante los años noventa para dar entrenamiento operacional en la gestión de sistemas a los pilotos del controvertido avión de apoyo, ataque y defensa aérea IAI Lavi, cuyo diseño compacto y dimensiones reducidas pueden complicar el desarrollo de un biplaza basado en su célula.

Especificaciones técnicas: IAI Kfir-TC7
Origen: Israel
Tipo: biplaza de entrenamiento y ataque al suelo
Planta motriz: un turborreactor con poscombustión General Electric/Bedek J79-J1E de 8 500 kg de empuje
Actuaciones: velocidad máxima Mach 2 o 2 100 km/h (1 146 nudos) por encima de los 11 000 m; régimen ascensional máximo al nivel del mar 14 000 m por minuto; radio *hi-lo-hi* con una configuración típica de ataque al suelo 1 190 km
Pesos: (estimados) vacío equipado 7 400 kg; máximo en despegue 16 470 kg
Dimensiones: envergadura 8,22 m; longitud 16,36 m; altura 4,55 m; superficie alar 34,8 m^2
Armamento: todas las armas (incluidos los dos cañones DEFA 552 de 30 mm) y tanques lanzables que pueda emplear el Kfir-C7, sujetas al límite de peso máximo en despegue de las modificaciones biplazas

IAI Kfir-TC2 de la Fuerza Aérea de Israel.

IAI Kfir-TC7.



IAI

Esta toma de un Kfir-TC2 israelí muestra claramente su nueva proa alargada y algo caída. Los Kfir biplazas conservan plena capacidad operativa.

Se cree que los TC7 llevan más sensores y aviónica que los monoplazas, y que su función operativa sería el reconocimiento y el ataque todotiempo.

IAI